LA

# CORVÉE DES CHEMINS

## EN FRANCE

## ET SPÉCIALEMENT EN POITOU

« J'aime mieux leur demander des bras qu'ils ont que de l'argent qu'ils n'ont pas. »

ORRY.

(*Lettre de Daniel Trudaine au sieur de la Michodière, du 26 avril 1768.*)

« Les corvéables ne sont-ils pas en droit de dire : « On veut un chemin ; nous avons des bras pour y travailler, mais nous n'avons pas d'argent » ?

DE BLOSSAC.

(*Réponse à l'enquête de 1777 sur la corvée.*)

« Tous les paysans vous disent tous les jours par leur pratique — ils le diraient également de vive voix si on les consultait — qu'ils préfèrent acquitter la prestation en nature. »

M. BAUDENS.

(*Séance du Sénat du 9 décembre 1897.*)

# UNIVERSITÉ DE POITIERS

## FACULTÉ DE DROIT

MM. LE COURTOIS (✻, I ⚜), Doyen, Professeur de Droit civil.
DUCROCQ (O. ✻, I ⚜), Doyen honoraire, Professeur honoraire, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, Correspondant de l'Institut.
THEZARD (I ⚜), Doyen honoraire, Professeur de Droit civil, Sénateur.
ARNAULT DE LA MÉNARDIÈRE (I ⚜), Professeur de Droit civil.
NORMAND (I ⚜), Professeur de Droit criminel, assesseur du Doyen.
PARENTEAU-DUBEUGNON (I ⚜), Professeur de Procédure civile.
ARTHUYS (I ⚜), Professeur de Droit commercial et chargé du Cours de Droit maritime.
BONNET (I ⚜), Professeur de Droit romain.
PETIT (I ⚜), Professeur de Droit romain, chargé des Cours de Science et Législation financières et de Pandectes (Doctorat).
BARRILLEAU (I ⚜), Professeur de Droit administratif et chargé d'un Cours de Droit administratif pour le Doctorat.
N... Professeur d'Economie politique.
SURVILLE (I ⚜), Professeur de Droit international public et privé, et chargé d'un Cours de Droit civil.
PRÉVOT-LEYGONIE (A. ⚜), Professeur d'Histoire du Droit public (Doctorat), de Principes du Droit public et Droit constitutionnel comparé (Doctorat), chargé du Cours de Droit international public (2e année).
MICHON, Professeur adjoint, chargé des Cours d'Histoire générale du Droit français et d'Eléments du Droit constitutionnel (1re année), et du Cours d'Histoire du Droit (Doctorat).
CHÉNEAUX, Agrégé, chargé des Cours d'Economie politique (Doctorat), d'Histoire des Doctrines économiques et de Législation et Economie rurales.
GIRAULT (A. ⚜), Agrégé, chargé du Cours d'Economie politique et du Cours de Législation et Economie coloniales.
AUDINET (A. ⚜), Professeur à la Faculté de Droit de l'Université d'Aix-Marseille, chargé des fonctions d'agrégé à la Faculté de Droit de l'Université de Poitiers.
ISAMBERT, Docteur en droit, Chargé de conférences.
ROCHE (I ⚜), Secrétaire.
COULON (I ⚜), Secrétaire honoraire.

## COMMISSION

*Président* : MM. BARRILLEAU, *professeur*.

*Suffragants* : { MM. ARNAULT DE LA MÉNARDIÈRE, *professeur*.
M. MICHON, *professeur*.

UNIVERSITÉ DE POITIERS
FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE D'HISTOIRE DE DROIT

LA

# CORVÉE DES CHEMINS

## EN FRANCE

## ET SPÉCIALEMENT EN POITOU

SOUS LES INTENDANTS DE BLOSSAC ET BOULA DE NANTEUIL

(1751-1790)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

**Présentée et soutenue le Samedi 18 mars 1899, à 3 heures dans la salle des Actes publics de la Faculté.**

PAR

**F.-Pierre CLÉMENT**

POITIERS
SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'IMPRIMERIE ET DE LIBRAIRIE
(ANCIENNE MAISON LÉCÈNE, OUDIN ET Cie)
*4, Rue de l'Éperon, 4*

1899

A LA MÉMOIRE

DE

FRANÇOIS CLÉMENT

*Mon Grand'Père*

ANCIEN AGENT VOYER

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547313_0023

# BIBLIOGRAPHIE

## DOCUMENTS D'ORDRE GÉNÉRAL

### I

#### OUVRAGES ANCIENS


BEAUMANOIR. — *Coutume de Beauvoisis*, 2 vol. in-8°, édit. Beugnot, Paris, 1842, t. I, ch. XXV.

BOUQUET (dom). — *Recueil des historiens des Gaules et de la France*, 22 vol. in-f°. Paris, 1738-1865, t. IV, V et VIII.

BOURJON (Fr.). — *Le droit commun de la France et la coutume de Paris*, 2 vol. in-f°. Paris, 1770, tome I. IIIe partie, ch. III, sect. V, art. 24

*Code théodosien*. — *De itinere muniendo*, liv. XV, tit. III, édit. Haenel.

COQUILLE (Guy). — *Coustumes du pays et comté de Nivernois* (œuvres), 2 vol. in-f°, Bordeaux, Labottière, 1703.

*Id.* *Institutions au droit des Français*, 1 vol. in 4°. Paris, Abel Langelier, 1607.

DELAMARRE — *Traité de la police*, 4 vol. in-f°. Paris, Brunet, 1722, t. IV, liv. VI, tit. XIII, ch. II.

DIDEROT et D'ALEMBERT. — *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, arts et métiers*, 28 vol. in-f°. Paris, 1752-1772. V° Corvée.

*Digeste*. — *Locati conducti*, l. 60 § 8, XIX, 12. — *Ne quid in loco publico*, XLIII, § 22.

FERRIÈRE (Claude de). — *Dictionnaire de droit et de pratique*, 2 vol. in-4°. Paris, 1740 et 1768, t. I, v° Corvée.

GIRARD (Paul-Frédéric). — *Textes de dr. rom.* — *Lex coloniæ Genetivæ*, LXXVII et LXXIIX.

GOESIUS. — *Rei agrariæ auctores legesque variæ*, 1. vol. in-4°. Amsterdam, 1674. — *Sicculi Flacci de conditionibus agrorum*.

GUERARD. — *Polyptique de l'abbé d'Irminon*, 3 vol. in-4°, Paris, imprimerie royale, 1844, t. II.

GUYOT. — *Répertoire de jurisprudence*, 17 vol. in-4°, Paris. Visse, 1784-1785, t. III, v° Chemin, t. V, v° Corvée.

*Id.* *Traité des fiefs*, 2 vol. in-4°. Paris, 1738, t. I. Observations sur les corvées.

Loysel (Antoine). — *Institutes coutumières*, édit. Dupin et Laboulaye, 1 vol in-12 Paris, Durand, 1846, liv. I, § LXXX (maxime 98). Liv. VI, tit. VI, § VI à XI (max. 915 à 919).

Merlin. — *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*. 18 vol. in-4°, Bruxelles, Tarlier, 1827, t. V-VI, v° Corvée seigneuriale.

Pertz (Georgius Henricus). — *Monumenta Germaniæ historica*, 29 vol. in-f°, Hanovre, 1835, *Leges*, I et III.

Panckouke (Biblioth. lat. franç. publiée par). — Cicéron, *de Republica*, V, 2, 3, — id., *Verrès*, V, 19, 48. — Dion Cassius, LIV, 8. — Sénèque, *de Constantia sapientis*, cap. XIV. — Strabon, IV, 3. — Tacite, *Annales*, III, 31. — Tite-Live, I, 56, 1 et XLIV, 16.

Walter de Gray Birch. — *Cartularium saxonicum*. Londres, 1883, t. I.

Yverdon. — *Encyclopédie économique ou système général d'économie rustique*, etc., 16 vol. in-12, 1770, t. VI, V^is Chemin et Corvée.

*
* *

Boislisle (A. M. de). — *Correspondance des contrôleurs généraux des finances*, avec les intendants des prov., 3 vol. in-4°. Paris, imprimerie nation., 1874, t. I et II, *passim*.

Clément (Pierre). — *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, 7 vol. in-4°, Paris, imprim impér., 1867, t. II, IV, V. et VI *passim*.

Condorcet. — (Œuvres publiées par A. Condorcet, O'Connor et M. F. Arago). 12 vol. in-8°. Paris, Didot, 1847, t. I, lettres 3, 55, 61 ; t. II, p. 231 et sq. ; t. V. p. 63 et sq. ; t. XI, pp. 6. 16, 59, 87.

Daire (E.) et Dussard (H.). — *Œuvres de Turgot*, 2 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1884, t. II.

Duclos. — *Essai sur la voirie et les ponts et chaussées de France*, et *Réflexions sur la corvée des chemins*. — Œuvres complètes, 3 vol. in-4°. Paris, Belin, 1821, t. III ; 2^e partie.

Henry (Ch.). — *Correspondance inédite de Condorcet et de Turgot* (1770-1779), 1 vol. in-8°. Paris, Charavay, 1882.

Mirabeau (marquis de). — *L'ami des hommes* ou *Traite de la population*, 6 vol. in-12. Avignon, 1756-1760, t. IV, 2^e partie : *Réponse à la voirie* et *Lettre sur les corvées*.

Voltaire. — (Edit. Beuchot), 72 vol. in-8°. Paris, Lefèvre, 1834-1840. (Voir notamment t. XLVIII, p. 293 : lettre d'un bénédictin de Franche-Comté à M. l'avocat général Séguier.)

## II

### OUVRAGES MODERNES.

Aucoc (Léon). — *Conférences sur l'administration et le droit administrat. faites à l'école des ponts et chaussées*, 3 vol. in-8°. Paris, Dunod. 1879, t. II et III.

Avenel (Vte d'). — *Richelieu et la monarchie absolue*, 4 vol. in-12. Paris, Plon, 1890, tome VI, chap. III.

Babeau (A.). — *La ville sous l'ancien régime*, 2 vol. in-12. Paris, Didier, 1884, liv. V, ch. I.

Babeau (A.). — *Le village sous l'ancien régime*, 1 vol. in-12. Paris, Didier, 1879, liv. III, ch. III.

Batbie. — *Mélanges d'économie politique*, 1 vol. in-8°. Paris, Cotillon, 1866.

Batbie. — *Traité théorique et pratique de droit administratif et public*, 7 vol. in-8°, 2e édit., 1885, t. VI.

Beaune (Henri). — *La condition des biens*, 1 vol. in-12. Paris, Lyon, 1886.

Block (Maurice). — *Dictionnaire de l'administration française*, 1 vol. in-8°, 2e édit. Paris, Berger-Levrault, 1878, art. Chemins vicinaux.

Bouchard (L.). — *Système financier de l'ancienne monarchie*, 1 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1891.

Bouchet-Leclerq. — *Manuel des institutions romaines*, 1 vol. in-8°. Paris, Hachette, 1886.

Chénon (Emile). — *Les démembrements de la propriété foncière en France avant et après la Révolution*, 1 vol. in-8°. Paris, Larose et Forcel, 1881.

Chérest (Aimé). — *La chute de l'ancien régime*, 2 vol. in-8°. Paris, Hachette, 1884, *passim*.

Clamageran (J. J.). — *Histoire de l'impôt en France*, 3 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1876, t. I.

Clément (Pierre). — *Histoire de Colbert et de son administration*, 2 vol. in-16. Paris, Perrin, 3e édit., 1892, t. II.

Clément Pallu. — *Les briques légionnaires* (brochure) Paris, Pedone-Lauriel, 1888.

Courcelle-Seneuil. — *Dictionnaire de l'écon. polit. de Coquelin et Guillaumin*. Paris, 1864, t. II, art. prestations, § 2.

Ducrocq (Th.). — *Cours de dr. administrat.*, 2 vol. in-8°. Paris, Thorin, 1881, t. II, liv. III, section I.

Esmein. — *Cours élémentaire d'histoire du droit français*, 1 vol. in-12, Paris, Larose, 1895.

Fagniez (G.). — *L'industrie en France sous Henri IV* (1589-1610). (*Revue historique*, t. XXIII, sept.-déc 1883.) Paris, Garnier, 1883.

Flach (Jacques). — *Les origines de l'ancienne France. — Le régime seigneurial*, 1 vol. in-12. Paris, Larose et Forcel, 1886.

Foyot et Lanjallay. — *Dictionnaire des finances*, 2 vol. gr. in-8°. Paris, Berger-Levrault, 1889, art. « Corvées », de M. Mouton-Duvernet.

Fustel de Coulanges. — *Histoire des institutions politiques de l'ancienne France*, 6 vol. in-8°. Paris, Hachette, 1889, t. IV. L'alleu et le domaine rural, ch. XIV, XV et XVI.

Gasquet (A.). — *Précis des institutions politiques et sociales de l'ancienne France*, 2 vol. in-16. Paris, Hachette, 1885, t. I, ch. VII.

Gautier (Alf.). — *Précis de l'histoire du droit français*, 1 vol. in 8°, Paris. Larose et Forcel, 1887.

Glasson (Er.). — *Histoire du droit et des institutions de la France*, 7 vol. in-8°. Paris, Pichon, 1891, t. IV : La Féodalité.

Glasson (Er.). — *Histoire du droit et des institut. polit. civ., et judic. de l'Angleterre*. Paris, Durand, 1882, 6 vol. in-8°, t. I.

Hanoteaux (G.). — *Les premiers intendants de justice* (*Revue histor.*, 1882, t. II et III, 1883, t. I).

Hugues (d'). — *Essai sur l'administration de Turgot dans la généralité de Limoges*, thèse pour le doctorat ès lettres. Paris, Guillaumin, 1859, ch. iv.

Laferrière (E.). — *Histoire du droit français*, 6 vol. in-8°. Paris, Cosse, 1852, t. IV, ch. i, sect. 2, t. VI, ch. vi, sect. 2.

Lavisse et Rambaud. — *Histoire Générale, du IVe siècle à nos jours*, 10 vol. in-8°. Paris, Colin, 1893-99, tome II, ch. ix § 1 ; tome VII, ch. xii, et ch. xiii, p. 660.

Lehüerou (M.-J.-M.). — *Hist. des institut. carolingiennes et du gouvernement carolingien*, 2 vol. in-8°. Paris, Joubert, 1843, t. II.

Loménie (de). — *Les Mirabeau*, ch. ix : Le marquis et les physiocrates, n° du *Correspondant* du 25 juin 1873.

Lucay (Vte de). — *Les assemblées provinciales sous Louis XVI*, 1 vol. in-8°. Paris, de Graët. 1871, ch. ii et vii, § 2.

Lucay (Vte de). — *Des assemblées provinciales sous Louis XVI*, ch. v. (*Revue histor. du dr. français*, année 1857, t. III.)

Mommsen de Marquardt. — *Manuel des antiquités romaines*, 16 vol. in 8°. Paris, Thorin, 1889, t. VI, première partie : Le droit. pub. rom.

Mortet (Ch.). — Article : Corvée. — *Grande Encyclopédie*, t. XII.

Pigeonneau. — *Histoire du commerce de la France*, 1 vol. in-8°. Paris, Lecerf, 1885, 1re partie, ch. ii.

Poirson (M. A.). — *Histoire du règne de Henri IV*, 2 vol. in-8°. Paris, Colas, 1856, tome II, 1re partie.

Rambaud (A.). — *Histoire de la civilisation contemporaine en France*. 1 vol. in-18. Paris, Colin, 1888.

*Id.* — *Histoire de la civilisation française*, 3 vol. in-8°. Paris, Colin, 1887, t. III.

Say. — *Dictionnaire des finances*, 1 vol. grand in-8°. Paris, Berger-Levrault, 1889, art. Prestations.

Say et Chailley. — *Dictionnaire d'économie politique*, 2 vol. grand in-8°. Paris Guillaumin, 1891, tome I, art. Corvée.

Serrigny. — *Droit public et administratif romain*, 2 vol. in-8°. Paris, Durand, 1862, tome I.

Stourm. — *Les finances de l'ancien règime et de la Révolution*, 2 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1885, tome I.

Taine (H.). — *Les origines de la France contemporaine*, 4 vol. in-8°. Paris, Hachette, 1882, tome I : *l'ancien régime*.

Tardif (Jules). — *Etude sur les institutions politiques et administratives de la France*, in-8°. Paris, Picard, 1881, tome I, *période mérovingienne*.

Tocqueville (Alex. de). — OEuvres complètes, 9 vol. in-8°. Paris, Levy, 1874, tome IV : *l'ancien régime et la Révolution*.

Vignon (E.-J- M.) — *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux* xviie et xviiie *siècles*, Paris, Dunod, 1862, 4 vol. in-8°, t. I, p. 76, t. II, pp 72, 97 et sq. III, p. 6 et sq.

Viollet (Paul). — *Histoire des institutions politiques et administratives de la France*, 2 vol. in-8°. Paris, Larose, 1890-1898.

Vuitry (Ad.). — *Etudes sur le régime financier de la France avant la Révolution*, 1 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1878.

Willems. — *Le droit public romain*, 1 vol. in-8°. 5e édit., Paris, Thorin, 1884.

## DOCUMENTS D'ORDRE LOCAL

### I

#### ANCIENS DOCUMENTS

Archives départementales de la Vienne. — Série C, liasses 19, 21, 40 41, 42, 44, 46, 68, 851.

Archives de la Société des Antiquaires de l'Ouest (fonds Bonsergent) — Série A, liasse *a*-3 et série C. Intendance.

***

*Annonces, affiches nouvelles et avis divers du Poitou*, 6 vol. in-4°, Poitiers, 1773-1789.

*Archives historiques du Poitou*, Poitiers, Oudin, 1881, tome XX (publié par la Société des Archives du Poitou).

*Procès-verbal des Séances de l'Assemblée provinciale du Poitou tenue à Poitiers en nov. et déc.* 1787, 1 vol. in-4° — Poitiers, Barbier, 1788.

*Recueils poitevins*, in-4°, tome II, nos 42, 63, 73, 74, 110, 113, 121, 122, 125 ; tome III, nos 8 et 104, tome VII, no 21 ; tome XVI, nos 39 et 40 tome XVII, nos 36 à 41.

Beauchet-Filleau, *Dictionnaire des familles du Poitou*, Poitiers, Oudin, 1891, tome I.

Boucheul-Joseph. — *Coutumier général ou corps de compilation de tous les commentateurs sur la coutume du pays et comté de Poitou*, 2 vol. in-f°, Poitiers, Jacques Faulcon, 1727, tome I, liv. I, tit. I, art. 99.

Boulainvilliers (comte de). — *Etat de la France*, 8 vol. in-12, Londres, T. Wood et S. Palmers, 1752, tome IV.

Dugast-Matifeux. —*L'état du Poitou sous Louis XIV*, 1 vol. in-8°, Fontenay, Robuchon, 1865.

Proust (Antonin). — *Les Archives de l'Ouest. Documents sur l'histoire de la Révolution*, 1 vol. in-8°, Paris, Lacroix, 1867.

### II

#### AUTEURS MODERNES

Baudrillart (H.). — *Les populations agricoles de la France*, 2 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1888. — (Voir Sur la corvée en Poitou au XVIIIe siècle, tome II.)

Ducrocq (Th.) — *M. de Blossac et les enquêtes administratives en Poitou de* 1775, 1776 et 1777 *sur la corvée des grands chemins*. (*Mém. de la Soc. des Antiq. de l'Ouest*, 2e série, tome IV, ann. 1881.)

*Id.* — *La corvée des grands chemins et sa suppression en France et spécialement en Poitou* (brochure). — Paris, Thorin, 1882 (Discours prononcé à la rentrée solennelle des Facultés de Poitiers en 1881).

Pilotelle. — *Notice sur Paul-Esprit-Marie de la Bourdonnaye, comte de Blossac.* (*Mém. de la Soc. des Antiq. de l'Ouest*, 1re série, tome XXII, ann. 1855.)

Remondière L.-A. — *Les charges du paysan avant la révolution de* 1789. 1 vol. in-4°. Paris, Guillaumin, 1894.

# INTRODUCTION

## DÉFINITION ET ORIGINE DE LA CORVÉE DES CHEMINS

La corvée des chemins, dont nous nous proposons d'étudier le fonctionnement en France, et d'une manière plus spéciale dans la province du Poitou pendant la seconde moitié du XVIII^e^ siècle, avait pour objet l'établissement et l'entretien des routes. Elle consistait dans l'obligation imposée aux habitants des campagnes de fournir, à cet effet, un certain nombre de journées de travail gratuit, tant pour eux-mêmes que pour leurs voitures et leurs bestiaux. On peut dire que la corvée, telle qu'elle fut employée au XVIII^e^ siècle, eut une double origine : une origine romaine et une origine féodale. La corvée féodale ne fut d'ailleurs qu'une transformation de la corvée romaine et le résultat des tendances particularistes qui triomphèrent définitivement après la chute de l'Empire romain. Nous verrons, en effet, au cours de cette étude, qu'après avoir fait partie d'un véritable service public sous la République romaine, sous l'Empire et jusqu'à la mort de Charlemagne, la corvée devint, avec la féodalité, une simple institution de droit local, apanage exclusif du seigneur. C'est par la restauration à son profit de ce droit féodal que la monarchie, désormais toute-puissante, fit, au XVIII^e^ siècle, sous le nom de

« Corvée Royale » ou « Corvée des Grands Chemins », l'application de ce système à l'établissement et à l'entretien des grandes voies de communications.

Les divers modes d'exécution des travaux publics en effet, notamment en ce qui concerne la voirie, reflètent à travers les siècles le degré de perfectionnement auquel atteignirent les différentes organisations administratives qui en préconisèrent l'application. C'est ainsi que nous verrons l'autorité des empereurs romains, puis le pouvoir royal définitivement rétabli avec Henri IV et Louis XIV, enfin le système issu de la Révolution française, faire du percement et de l'entretien des routes l'objet d'un service public, assuré par des agents spéciaux rétribués par l'Etat ; tandis que les redevances, les péages et surtout les prestations en nature ou corvées constituèrent l'ensemble des expédients auxquels dut avoir recours une organisation administrative embryonnaire à l'origine de Rome, chancelante au Bas-Empire, nulle à l'époque féodale, ou aux prises avec les pires difficultés financières, comme à la fin du règne de Louis XIV.

Ceci nous explique pourquoi l'impôt du travail se maintint si longtemps parmi nous, malgré ses vices réels et en dépit des violentes attaques dirigées contre lui. C'était, en effet, dans ces époques de troubles ou de détresse financière, le seul moyen dont pût disposer l'autorité pour assurer ces communications faciles et nombreuses, aussi indispensables à la vie des sociétés que les artères et les veines à celle des êtres organisés.

Il importe enfin de ne pas oublier que l'existence de quelques abus ne saurait nécessairement entraîner la déconsidération d'une institution.

# CHAPITRE Ier

## LA CORVÉE DANS L'ANTIQUITÉ.

### § 1er. — *Organisation de la corvée dans l'antiquité romaine.*

La corvée, charge publique sous les rois de Rome. — Tentative sous la République de mettre à la charge du Trésor les frais d'exécution des travaux publics. — Empire : adoption définitive du principe de l'adjudication aux frais de l'Etat des travaux des routes. — Les voies romaines. — Exception au principe dans les provinces. — Bas-Empire: retour au système des corvées. — Fonds spéciaux pour les travaux publics : péages, etc.

Sans vouloir remonter à l'origine des âges (1) et chercher quels furent en matière de voirie les systèmes adoptés par les différents peuples de l'antiquité, on constate qu'à Rome (2), sous les rois, les corvées (*operæ*) faisaient déjà partie des charges publiques que devait supporter tout citoyen. Ce procédé fut employé dès l'origine, car Cicéron nous apprend que le Captitole, œuvre de Tarquin le Superbe, fut bâti sans rien coûter à l'Etat : des ouvriers furent commandés et ne reçurent point de salaire pour leur travail (3).

A cette époque, l'organisation politique et administrative de la cité romaine n'était pas encore assez fortement cons-

(1) La corvée, d'après Gasquet, « est aussi ancienne que la civilisation romaine, pour ne pas remonter aux histoires assyriennes et egyptiennes. » — Gasquet, *Précis des instit. polit. et soc. de l'anc. France*, 1885, t. I, ch. VII, p. 344.

(2) *Manuel des antiquités romaines*, par Th. Mommsen et Joach. Marquardt. Paris, Ernest Thorin, 1889. — Tome VI, 1re partie : Le droit public romain, par Théod. Mommsen, traduction de Paul-Frédéric Girard, p. 252.

(3) Cicéron, *Verr.* V, 19, 48. — « Publica coactis fabris, operisque imperatis, gratis ædificari atque effici potuit. »

tituée pour que l'autorité pût songer à faire des travaux d'intérêt général l'objet d'un service public régulier. Aussi, Tarquin, qui signala son règne par les constructions de toutes sortes dont il dota la ville, dut-il, pour leur exécution, recourir aux corvées (1). Il fit venir à cet effet, de toutes les parties de l'Etrurie, des ouvriers qu'il obligea de travailler à la construction de grands égouts et de galeries autour du cirque (2).

La même méthode était employée pour le percement des routes et des rues (3).

On exigeait enfin des corvées pour la culture des terres publiques au profit du roi, afin que celui-ci pût se consacrer tout entier à ses devoirs de souverain (4).

Sous la République apparaît, avec une organisation administrative plus perfectionnée, le principe que les frais de construction et d'entretien de la voirie, à Rome et dans les colonies ou municipes, doivent être mis à la charge du Trésor public. Un sénatus-consulte avait autorisé les questeurs à tenir à la disposition des censeurs la moitié des impôts de l'année pour les travaux publics en général (5). Mais les constructions multiples de palais, de canaux, d'égouts, d'aqueducs, de cirques et autres édifices absorbaient la majeure partie de ces ressources, n'abandonnant à l'entretien et au percement des routes que des sommes le plus souvent insuffisantes ; aussi, ce service fut-il, en fait, à cette époque, très irrégulièrement doté et assez mal dirigé. Les municipes devaient le plus souvent, sous ce rapport, se suffire à eux-mêmes par des corvées et des taxes perçues sur les populations (6).

(1) Gasquet, *Précis des instit. polit. et soc. de l'anc. France*, 1885, t. I, ch. VII, p. 344.

(2) Tite-Live, I, 56, 1.

(3) Mommsen, *Le droit public romain*, loc. cit., p. 255. — Gasquet, *Précis des institut. polit. et soc. de l'anc. France*, 1885, t. I, ch. VII, p. 310.

(4) Cicéron, *De Republica*, V, 2, 3. — Voir aussi *Le droit public romain*, par Théod. Mommsen, loc. cit., p. 255, note 3.

(5) Tite-Live, XLIV, 16.

(6) Bouché-Leclercq, *Manuel des institutions romaines*, 1 vol. Paris, Hachette, 1886, p. 222.

La direction et la surveillance des travaux étaient confiées aux édiles de la plèbe (1) et les patriciens eux-mêmes étaient tenus d'y participer, car on commençait à considérer, dès cette époque, les corvées comme une des charges résultant de la propriété foncière (2).

C'est seulement sous l'Empire, à partir du règne d'Auguste (3), que l'on trouve à Rome un service de travaux publics régulièrement établi et alimenté par un budget spécial. A cette époque, c'est-à-dire vers l'an 20 avant notre ère, le besoin se faisait impérieusement sentir de relier entre elles et avec la capitale les nombreuses provinces soumises à la domination romaine. Aussi, l'empereur prit-il sur lui la charge de la construction et de l'entretien des routes. Dans ce but, il se fit décerner le titre de curateur des voies autour de Rome (4), et fit élever, au milieu de la ville, le Miliaire Doré, d'où devaient partir toutes celles conduisant aux différentes provinces. On les appelait « voies publiques » ou « royales », *viæ publicæ*, ou *regales*, par opposition aux *viæ vicinales* ou d'intérêt purement local. Ces routes étaient construites par des entrepreneurs, aux frais du Trésor, et prenaient le nom des magistrats qui les avaient fait établir (5).

L'exercice effectif de la *cura viarum* fut délégué à des fonctionnaires nommés par l'empereur pour un temps indéterminé. C'est généralement à d'anciens préteurs que furent

(1) Mommsen, *Le droit public romain*, loc. cit., p. 169.

(2) Mommsen, loc. cit., p. 171.

(3) Willems, *Le droit public romain* ou *Les institutions politiques de Rome, depuis l'origine de la ville jusqu'à Justinien*, 5e édit. Paris, Thorin, 1884, p. 511. — Serrigny, *Droit public et administratif romain*, t. I, p. 441. Paris, Durand, 1862. — Bouché-Leclercq, *Manuel des Instit. rom.*, loc. cit., p. 162.

(4) Dion Cassius, LIV, 8 : τοτε δε αυτος τε προστατης τῶν περὶ την Ρωμην οδῶν αἱρεθεις. — Suet., *Aug.*, 37.

(5) L. 2 Dig. Ne quid loco publico, XLIII, § 22. — Goësius, Rei agrariæ auctores legesque variæ. — Amstebredami apud Joannem Janssonium Wæsberge, 1674. — De conditione agrorum, p. 9 : « Viarum omnium non est una et eadem conditio. Nam sunt *viæ publicæ regalesque*, quæ publice muniuntur et auctorum nomina obtinent : nam et curatores accipiunt et per redemptores muniuntur ». — Tacite, *Annales*, III, 31. — P. Willems, *Le droit pub. rom.*, loc. cit., p. 489. — Serrigny, loc. cit., I, p. 438.

confiées les attributions qui avaient précédemment appartenu aux censeurs et aux édiles en matière de chemins publics. On les désignait sous le nom de *curatores viarum :* chaque grande chaussée était administrée par un *curator viæ*, chargé de veiller à son entretien et à sa conservation (1). Ceux-ci ne paraissent pas d'ailleurs s'être toujours consciencieusement acquittés de leur mission. Sous le règne de Tibère, un certain Corbulon se plaignait de la dégradation des chemins de l'Italie restés imparfaits ou devenus impraticables par suite de l'infidélité des entrepreneurs et de la négligence des *curatores* qui devaient surveiller l'exécution du travail. Tibère fit infliger une amende à ces magistrats, ainsi qu'à ceux qui avaient été, sous leurs ordres, chargés de l'entreprise (2).

C'est surtout en ce qui concerne les travaux spécialement affectés à la ville de Rome que fut employé et que se maintint le plus longtemps le système de l'adjudication (3).

Il en était de même, d'une manière générale, pour ceux concernant le reste de l'Italie, et spécialement pour l'entretien des routes et des chaussées (4).

Mais, en fait, les choses se passaient dès cette époque d'une manière un peu différente. En réalité, sous l'Empire, après la réforme d'Auguste, l'*ærarium* n'a plus à sa charge exclusive que les travaux publics faits dans Rome. Dans le reste de l'Italie, les grandes voies de communications sont entretenues aux frais de l'État, mais avec le concours des localités voisines de la route. Dans les provinces, enfin, le Trésor ne donne plus rien, et ce sont des taxes spéciales, levées sous forme de contributions, de péages (5) et de prestations en nature, ou corvées, qui doivent fournir les fonds nécessaires (6). Tel est, du moins, le système qui, sous la

(1) Willems, *Le droit pub. rom.*, loc. cit., p. 489 à 491. — Bouché-Leclercq, *Man. des Instit. rom.*, loc. cit., p. 80.

(2) Tacite, *Annales*, III, 31. — Dio. Cass., LIX, 15.

(3) Willems, *Le droit pub. rom.*, p. 489.

(4) Willems, loc. cit., p. 491.

(5) « Portorium. »

(6) Bouché-Leclercq, *Manuel des inst. rom.*, p. 223. — Gasquet, *Précis de l'hist. polit. et soc. de l'anc. France*, 1885, t. I, ch. VII, p. 310.

domination romaine, paraît avoir été appliqué en Gaule, où quatre grandes voies stratégiques et commerciales partant de Lyon rayonnaient sur tout le pays (1).

Dans les provinces, en effet, les habitants payaient une contribution en argent pour subvenir aux frais de construction et d'entretien des *viæ vicinales* établies dans l'intérêt des petites circonscriptions dont elles traversaient le territoire (2).

Ils étaient en outre astreints à une contribution en nature sous forme de corvées (3).

Un certain maximum était dès cette époque imposé dans la fixation de ces corvées. Ce maximum paraît avoir été de cinq journées de travail par an à chaque homme, libre ou esclave, de 14 à 60 ans, et de trois journées à chaque attelage (4).

Dans les lois municipales données aux colonies romaines, figurait également l'obligation, pour les citoyens, de fournir des prestations en nature pour des ouvrages déterminés, parmi lesquels il est surtout question de ceux relatifs à la construction des chemins (5).

Enfin, dans les provinces frontières, et à mesure que s'élargissait le cercle de la domination romaine, c'étaient les légions elles-mêmes qui perçaient, à travers les tribus révoltées

(1) Strabon, IV, 3. — Pigeonneau, *Hist. du commerce de la France*, Paris, Le Cerf, 1885, 1re partie, ch. II, p. 27. — Glasson, *Hist. des institutions de la France*. Paris, Pichon, 1891, t. IV, *La féodalité*, p. 454.

(2) L. 2 D. Ne quid in loc. pub. XLIII, 8, § 22. « Refictio enim de communi fit, quia usum utilitatemque communem habet. » — Flach, *Les origines de l'anc. France, le régime seigneurial*. Paris, Larose et Forcel, 1886, p. 355.

(3) Goësius, loc. cit. « *Viæ vicinales* (sunt) quæ de publicis diverturtur in agros et sæpe ad alteras publicas perveniunt, aliter muniuntur per pagos, id est per magistros pagorum, qui operas a possessoribus ad eas tuendas exigere soliti sunt, aut, ut comperimus, unicuique possessori per singulos agros certa spatia assignantur quæ suis impensis tuentur. » — Serrigny, *Droit pub.* et *admin. rom.*, t. I, pp. 445 et 447.

(4) Mommsen, *Le droit pub. rom.*, loc. cit., t. IV, p. 170, note 2.

(5) *Lex coloniæ Genetivæ juliæ*, LXXVII et LXXIX. (F. Girard, textes de droit rom., p. 87.) — Mommsen, *Le droit pub. rom.*, loc. cit., t. VI, Ire partie, p. 251, note 1.

ou hostiles, ces superbes chaussées dont les restes font encore de nos jours l'admiration générale (1).

L'anarchie politique et administrative, qui caractérise la période du Bas-Empire, eut pour conséquence le retour, en matière de travaux publics, au système exclusif des corvées qui fonctionnait sous les rois et dans les premiers temps de la République. On ne trouve point désormais de service régulier présidant à la confection et à l'entretien des routes ; il n'y a plus que des usages locaux, tantôt tolérés, tantôt consacrés par l'autorité centrale. Chacune des provinces rattachées à l'Empire avait alors une administration distincte et des ressources qui devaient y suffire. Celles-ci consistaient, le plus souvent, dans les revenus des fonds appartenant à la cité et dans des péages (2) ou droits de passage sur les ponts et les routes, levés, à l'origine, par l'administration impériale, mais dont la perception avait été peu à peu abandonnée aux autorités locales (3). Ces ressources devaient être exclusivement employées à la construction et aux réparations des ouvrages intéressant la province, et particulièrement à l'entretien des ponts et des routes (4). Mais le plus souvent elles étaient insuffisantes, et les charges qu'elles auraient dû supporter retombaient sur les *possessores* ou détenteurs libres du sol (5). Ceux-ci étaient tenus, chacun dans la mesure de ses facultés personnelles, de contribuer à ces réparations, ainsi qu'à tous autres travaux publics, par des prestations en nature, sous la direction et la surveillance du gouverneur de

(1) Clément Pallu de Lessert, *Les briques légionnaires*. Paris, G. Pedone-Lauriel et Alph. Picard, 1888, pp. 1 et suiv.

(2) Sénèque, *De constantia sapientis*, cap. XIV. — L. 60, § 8. *D. Locati conducti*, XIX, 12.

(3) Flach, *Les origines de l'anc. France : le rég. seigneur.*, loc. cit., p. 356. — M. J.-M. Lehuërou, *Hist. des instit. carolingiennes et du gouvernement carolingien*. Paris, Joubert, 1843, t. II, p. 419.

(4) L. 2 Cod. theod. de itinere muniendo, XV, 3 : « In muniendis viis justissimum æquitatis cursum reliquit auctoritas. Singuli enim loca debent sortiri, ut sibi consulant vel negligentia vel labore. Igitur eos-loca juxta morem priscum delegata curare oportebit. » — Lehüerou, *Hist. des instit. carol.*, loc. cit., t. II, pp. 475 et suiv.

(5) L. 1 Cod. theod. de itinere muniendo, XV, 3: « Emphyteuticarii *posses sores* qui mansuetudinis nostræ beneficio ad extraordinaria minime devo centur, sicut ceteri provinciales obsequium suum muniendis itineribu-

la province (1). On ne pouvait se prévaloir d'aucun motif d'exemption pour échapper à cette règle à laquelle tous étaient indistinctement soumis (2). On admit cependant assez longtemps que la classe des « illustres » était exempte de supporter les charges de l'entretien des chemins. Honorius supprima ce privilège qui avait donné lieu à des abus. Le patrimoine impérial lui-même fut soumis à cette charge : *Etiam istud adjungimus, ut domos etiam nostræ clementiæ par condicio et sollicitudo constringat.* (L. 4, C. th. de itin. mun., xv) (3). L'Eglise enfin n'en fut pas exempte et dut fournir des corvées pour la construction et l'entretien des routes et des ponts (4).

Il est vrai qu'elle n'eut pas beaucoup à souffrir de cette mesure, car c'est surtout en sa faveur qu'eurent lieu les premières concessions de péages, qui devaient lui permettre de s'indemniser des dépenses nécessitées par la réparation des ponts et des routes sur lesquels ces péages étaient établis.

Nous verrons ces droits se maintenir et se développer au moyen âge, sous diverses dénominations, telles que *strataticum* et *pontaticum*, et constituer, du moins en principe, l'unique ressource financière destinée à subvenir, pendant cette longue période, aux frais d'entretien des voies de communication.

impendant ». — Id. l. 5 : « Antiquitatis omnibus vel personalibus rescriptis vel per annotationes elicitis, per Bithyniam ceterasque provincias *possessores* et reparationi publici aggeris et ceteris ejusmodi muneribus *pro jugorum numero vel capitum, quæ possidere noscuntur* adstringi cognantur. — L. 2 C. de Just. de immunit. nemini concedenda, lib. X, tit. 25.

(1) L. 34 C. th. de operibus publicis, xv, 1. «Omnes provinciarum rectores literis moneantur, ut sciant, ordines atque incolas urbium singularum muros, vel novos debere facere vel firmius veteres renovare ; scilicet hoc pacto impendiis ordinandis, ut adscriptio currat proviribus singulorum, deinde scribantur pro æstimatione futuri operis territoria civium, ne plus poscatur aliquid, quam necessitas imperavit, neve minus, ne instans impediatur effectus, oportet namque per singula juga certa quæque distribui, ut par cunctis præbendorum sumptuum necessitas imponatur. »

(2) L. 3 C. th. de itin. mun., xv, 3 : « A viarum munitione nullus habeatur immunis et prædiorum actores, qui forte injuncto onere privilegiorum contemplatione parere minime valuerint nostræ domui vendicentur. » — Id. L. 6..... « ad instructiones reparationesque itinerum pontiumque nullum genus hominum nulliusque dignitatis ac venerationis meritis cessare opportet.

(3) Serrigny, *Droit pub. et adm. rom.*, loc. cit., t. I, p. 446.

(4) L. 6 C. th. de itin. mun. xv : « Domos etiam divinas ac venerandas ecclesias tam laudabili titulo libenter adscribimus.

## § 2. — *La corvée sous les Mérovingiens et les Carolingiens.*

La *trinoda necessitas* du droit germanique. — Exécution des travaux publics par corvées sous la direction des gouverneurs de provinces. — Abandon des routes. — Réaction de la monarchie carolingienne contre l'indifférence des seigneurs. — Obligation pour tout propriétaire foncier de contribuer à l'entretien et à la réparation des routes et ponts.

Les peuplades barbares qui envahirent la Gaule romaine aux IV^e^ et V^e^ siècles apportaient avec elles les institutions et les usages auxquels elles étaient soumises dans leurs pays d'origine.

Parmi ces institutions s'en trouvait une, de droit germanique, qui, sous le nom de *trinoda necessitas* (1), comprenait, avec les charges du service militaire et de l'entretien des châteaux ou forteresses, l'obligation de réparer les routes et les ponts.

Le système des corvées pour les chemins publics, qui n'avait cessé de fonctionner dans l'empire avant l'invasion (2), allait donc puiser, dans la similitude qui existait en cette matière entre les lois nouvelles et le droit romain, de nouveaux et puissants principes de vitalité.

Mais avec l'application de la *trinoda necessitas* se révèle, d'une manière plus complète que par le passé, l'un des principaux caractères de la corvée : c'est celui dont nous avons déjà constaté l'existence sous la République romaine et au Bas-Empire (3), et en vertu duquel l'obligation d'entretenir les routes était une conséquence de la propriété foncière et l'une des charges résultant de cette propriété. C'est ainsi qu'en Angleterre, parmi les Anglo-Saxons, et bien avant l'introduction dans ce pays du régime féodal, la *trinoda necessitas* ne pesait que sur une certaine catégorie de terres (4).

(1) *Cartularium saxonicum*, publié par Walter de Gray Birch. Londres, 1883, I, p. 47 et 83. — Glasson, *Hist. des institut. de la France*. Paris Pichon, 1891, t. IV, *La féodalité*, p. 454.

(2) C. théod. de itinere muniendo.

(3) Vid. supr., pp. 5 et 8.

(4) Glasson, *Hist. du droit et des instit. de l'Angl.*, t. I, pp. 145 et s.

Sous les rois Francs Mérovingiens, comme à l'époque romaine, l'autorité centrale fit donc exécuter par corvées les travaux d'intérêt général, au nombre desquels il faut placer, en première ligne, ceux qui se rapportaient à l'entretien des voies de communications (1). Ceux-ci étaient mis à la charge des régions que traversaient les routes et rivières. Toutefois, le roi et les grands du royaume y contribuaient dans une large part, car c'était sur eux que retombaient les frais des entreprises les plus longues et les plus coûteuses, et c'est aussi à eux qu'incombait la direction et la surveillance des travaux (2). Il est vrai que les seigneurs, plus soucieux de leur bien-être personnel que de l'intérêt général, ne manquaient pas de réclamer du pouvoir royal, pour des ouvrages que le plus souvent ils ne faisaient point exécuter, des indemnités sous forme de concessions de droits de péages (3), que devaient acquitter entre leurs mains ceux qui faisaient usage de la route ou franchissaient le pont (4).

Aussi, vit-on se reproduire, à cette époque de barbarie et d'indifférence pour le bien public, les plus criants abus. Ce qui restait des admirables chaussées romaines, qui constituaient alors la presque totalité des voies de communication, était envahi par les herbes folles et laissé dans le plus lamentable état d'abandon (5), malgré les prescriptions nombreuses qui venaient de temps en temps rappeler à leur devoir ceux qui avaient la charge de les entretenir (6).

(1) Esmein. — *Cours élém. d'hist. du droit français.* Paris, Larose, 1898, p. 80. — Gasquet, *Précis des instit. polit. et soc. de l'anc. Fr.*, 1885, t. I, ch. VII, p. 345.

(2) Flach, *Les origines de l'anc. France.* — I. *Le rég. seigneurial*, X^e^ et XI^e^ s. Paris, Larose et Forcel, 1886, p. 355.

(3) Charlemagne dut plus tard, par un capitulaire de 854, mettre un frein à ces abus en ordonnant que tous ceux qui tiennent les bénéfices des ponts, « qui honores tenent », les emploieront aux réparations. — Capit. cité par Delamarre, *Traité de la police*, tome IV, liv. VI, p. 519.

(4) Flach, *Les origines de l'anc. France*, loc. cit.

(5) Vignon, *Hist. de l'administration des voies publiques en France*, t. I, p. 4.

(6) Pépin le Bref, par exemple, rappelle, dans un capitulaire de 782, l'obligation qui incombe à ses sujets, sans exception, d'entretenir les ponts et les chaussées : « Ut de restauratione ecclesiarum vel *pontes faciendum* aut *stratas restaurandum* omnino generaliter faciant sicut

La royauté carolingienne vint mettre, pour quelque temps, un terme à une situation aussi fâcheuse.

Un capitulaire de 793 (1), consacrant l'usage antérieur, *antiquam consuetudinem*, obligeait les populations à exécuter les travaux de construction des ponts, de rétablissement et de restauration des chaussées : aucun motif d'exemption ne pouvait être invoqué, si ce n'est en vertu d'une charte d'immunité, et l'Eglise elle-même y était soumise de droit commun (2).

Ces travaux étaient dus par les détenteurs du sol ou *pagenses* (3) avoisinant les ponts et les routes, car c'était moins à la personne qu'à la terre qu'en incombait la charge. Aussi, aucun de ceux qui détenaient une portion du sol n'en était-il exempt ; les ecclésiastiques eux-mêmes y étaient astreints en vertu d'un « antique et légitime usage ». Dans ce cas, le recteur de la communauté devait assigner à chacun des hommes d'Eglise une tâche en rapport avec ses moyens, et le contraindre à l'accomplir. Si les travaux n'étaient pas terminés dans le délai fixé, le comte avait le droit de prendre gage sur le préposé aux travaux, dans la mesure de ce qui restait

antiqua fuit consuetudo ; et non anteponatur emunitas, nec pro hac re ulla occasio perveniat. » — Pippini regis capitulare langobardicum, a. 782, cap. 4. — Pertz, *Leges*, t. I, p. 12.

(1) Cité par Delamarre, *Traité de la police*, t. IV, liv. VI, tit. 13 p. 492. — Ce capitulaire reproduit les termes de celui de 782.

(2) Glasson, *Hist. des instit. de la France*, t. IV, p. 454. — Le même auteur cite encore dans cet ordre d'idées : — Capit. de 787, cap. 7. Boretius, 197. — Capit. de 819, cap. 17. Boretius, 290. — Diplôme de Charles le Chauve, de 842, dans Bouquet, VIII, 433. — Capit. de 850, cap. 8. Pertz, *Leges*, I, 407 : « Per singulas quoque provincias super quælibet flumina ubi antiqua consuetudine pontes fieri soliti sunt, instanter volumus ut restaurentur ; et si alicubi aliquis casus exigit ut pons noviter fiat, volumus ut *communi opera totius populi circum habitantis* ibi pons construatur. »

(3) Ces *pagenses* étaient les successeurs des anciens *possessores* du droit romain et les héritiers de leurs privilèges et de leurs charges. — Flach, *Les origines de l'anc. France*. I. *Le rég. seigneurial*, Paris, Larose et Forcel, 1886, p. 359. — Lehuërou, *Hist. des instit. carolingiennes et du gouvernement caroling.* Paris, Joubert, 1843, t. II, p. 477.

à faire et jusqu'à complète satisfaction ; s'il ne le faisait pas, il pouvait être puni par le roi ou par son envoyé (1).

Les routes, passages et ponts devaient être entièrement réparés partout où il en avait de tout temps existé (2). Les *missi* impériaux avaient ordre, de concert avec le comte et l'évêque de la province, de choisir, parmi les habitants ou *pagenses*, ceux à qui incomberait la charge de réparer les ponts dans chaque localité, et leur enjoindre de s'y employer consciencieusement et de tout leur pouvoir (3).

Les *pagenses* pouvaient être contraints en outre de construire des ponts partout où le besoin s'en faisait sentir, sans qu'il y eût lieu de tenir compte des vaines réclamations de ceux qui prétendaient n'être tenus d'en établir que là où il en existait antérieurement (4). Les réfractaires étaient punis

(1) De pontibus vero vel reliquis similibus operis quæ ecclesiastici per justam et antiquam consuetudinem cum reliquo populo facere debent, hoc præcipimus ut rector ecclesiæ interpelletur et ei secundum quod ejus possibilitas fuerit, sua portio deputetur, et per alium exactorem ecclesiastici homines ad opera non compellantur. Si vero opus suum constituto die completum non habuerit, liceat comiti pro pœna prepositum operis pignerare juxta estimationem vel quantitatem imperfecti operis, quousque perficiatur : comitis autem si neglexerit, a rege vel misso regis judicandus est. — Capitulare Langobardicum duplex. A. 803, cap. 18. Pertz, *Leges*, I, p. 109.

(2) « Consideravimus ut vias et portoras vel pontes infra regnum nostrum, in omnibus pleniter emendatæ esse debeant per illa loca ubi antea semper fuerunt. Nam per alia loca super ipsa flumina nullatenus portoras esse debeant. » — Capitulare quem Pippinus rex instituit cum suis judicibus in Papia. A. 789, 9. — Pertz, *Leges*, t. I, p. 71.

(3) « Volumus ut missi nostri per singulas civitates, una cum episcopo et comite, missos vel nostros homines ibidem commanentes eligant, quorum curæ sit pontes per diversa loca emendare, et eos qui illos emendare debent ex nostra jussione admonere, ut unusquisque juxta suam possibilitatem et quantitatem eos emendare studeat. » — Hludowici I, imperat. capitulare A. 817, 8. Pertz, *Leges*, t. I, p 215.

(4) De duodecim pontibus super Sequanam volumus ut hi pagenses qui eos facere debent a missis nostris admoneantur ut eos celeriter restaurent, et ut eorum vane contentioni non consentiant, quando dicunt se non alicubi eosdem pontes facere debere nisi ubi antiquitus fuerat ; sed ibi ubi nunc necesse est, eosdem pontes facere jubeantur. — Hludowici I, Imperat. ad Theodonis villam. A. 821, cap. 11. — Pertz, *Leges*, I, p. 231. — Voir, sur ce point, M. J.-M. Lehuërou, *Hist. des instit. carol.*, loc. cit., t. II, pp. 475 et s.

d'une amende de quatre sols au profit du trésor public (1). Enfin, de sévères réprimandes étaient adressées aux seigneurs qui avaient perçu des péages illégaux (2).

Mais toutes ces prescriptions, bien que souvent réitérées, restèrent presque toujours lettre morte. Les successeurs de Charlemagne étaient trop faibles pour qu'il leur fût possible d'imposer leurs volontés à des vassaux qui tendaient de plus en plus à s'affranchir de leur autorité, et la féodalité grandissante, en faisant de chaque seigneur le souverain absolu et exclusif de son domaine, à une époque où régnaient sur tout le territoire la guerre et l'insécurité, allait détourner la corvée de son objet primitif : désormais inutile à l'entretien des grandes routes qui n'existaient plus, la corvée vint grossir le nombre des droits et privilèges qui, jusqu'à la Révolution, constituèrent l'apanage des deux premiers ordres de l'Etat.

(1) Si quis ad pontem publicum bannitus fuerit et ibi non venerit, in fredo dominico solidos quatuor componere faciet. — Capitulaire de 819 cité par Delamarre, *Traité de la police*, t. IV, liv. VI, tit. 13, p. 493, note *b*.

(2) De pontibus publicis destructis placuit nobis ut hi qui jussionem nostram in reparandis pontibus contempserunt, volumus ac jubemus ut omnes homines nostri in nostram præsentiam veniant, rationes reddere, cur nostram jussionem ausi sunt contempnere. Comites autem reddant rationem de eorum pagensibus, cur eos aut non constrinxerint ut hoc fecerent, aut nobis nuntiare neglexerunt. Similiter et de injustis theleonis ubicumque accipiuntur, sciant se exinde rationem reddituros. — Capitularia Wormatiensia — item alia capitula. A. 829, cap. 11. — Pertz, I, *Leges*, p. 352.

## CHAPITRE II

### LA CORVÉE SEIGNEURIALE. — SON DERNIER ÉTAT EN POITOU AU XVIII[e] SIÈCLE.

Transformation du droit de corvée au profit des seigneurs féodaux. — La corvée seigneuriale étudiée dans la coutume du Poitou. — La corvée conséquence du contrat de bail à cens, institution de droit féodal. — Nature nouvelle de la corvée. — Travaux exécutés par corvée féodale. — Indifférence générale à l'égard des voies publiques. — Caractères essentiels de la corvée féodale appliquée à l'entretien des routes. — La corvée féodale due par la propriété foncière, convertissable en argent, limitée à 12 jours de travail. — Autres caractères de la corvée féodale.

Avec l'introduction du régime féodal dans l'empire démembré des Carolingiens et comme conséquence naturelle du nouvel ordre social qui en était issu, des transformations profondes se manifestèrent dans l'organisation et la nature même de la corvée.

Devenus propriétaires d'immenses domaines qu'ils s'étaient taillés dans les débris de l'empire de Charlemagne, les seigneurs féodaux s'étaient attribué les divers droits et prérogatives attachés à la puissance souveraine, et les exerçaient chacun dans les limites du petit Etat nouveau et indépendant qu'il s'était ainsi constitué (1).

Le droit d'exiger des prestations et redevances de toute nature devint dès lors, pour les seigneurs, le juste retour de la protection que dans ces temps de troubles ils accordaient à

(1) Flach, *Les origines de l'anc. France : Le reg. seig.*, 1886, p. 361. — Taine, *Les origines de la France contempor.* Paris, Hachette, 1882. *L'anc. régime*, p. 33.

leurs sujets et la suite normale du caractère de souveraineté dont ils s'étaient revêtus (1).

C'est alors que la corvée subit dans sa nature et dans sa destination les transformations dont nous parlions tout à l'heure, et qui eurent pour effet de lui imprimer les traits essentiels qui caractérisaient, au moyen âge, les autres redevances seigneuriales.

Bien que l'objet direct de ce travail soit l'étude de la corvée des chemins, il n'est pas sans intérêt d'examiner rapidement ce que fut au moyen âge, et jusqu'à la fin de l'ancien régime, la corvée seigneuriale, dont la corvée royale ne fut qu'une extension dans un but plus général d'utilité publique. Entièrement différente de la corvée royale et née des exigences sociales de l'époque, la corvée seigneuriale subsista longtemps seule, puis elle fonctionna parallèlement à la nouvelle institution (2), jusqu'à l'aurore de la Révolution française.

Un coup d'œil jeté sur la coutume du Poitou nous permettra de nous rendre un compte exact de la nature de la corvée seigneuriale, au moment où parut l'instruction de 1738, qu'elle inspira, en même temps que de conserver à cette étude le caractère local que nous avons eu surtout en vue.

La corvée, avons-nous dit, se transforma, au moyen âge, d'abord dans sa nature.

Nous avons vu qu'à l'époque romaine et sous les rois des deux premières races, l'autorité centrale avait fait de la corvée une institution d'intérêt général destinée à rendre la circulation libre et facile à travers le territoire de l'Etat, par l'établissement et l'entretien d'un réseau de voies de communications perfectionné. Avec le régime féodal, au contraire, ces principes disparaissent, l'intérêt privé du seigneur subsiste seul et devient la raison d'être de tous les rapports qui s'établissent entre le suzerain et le vassal. Ces rapports, régis par des contrats dont l'ensemble formait ce qu'on a appelé depuis le droit féodal, et qui trouvèrent dans la rédaction des coutumes leur consécration définitive, ces rapports, disons-

(1) Alf. Gautier, *Précis de l'hist. du droit franç.*, 1887, p. 175.
(2) Rambaud, *Hist. de la civilisat. franç.*, 1887, t. II, p. 504.

nous, prirent, en ce qui concerne la corvée, leur point de départ dans le contrat de bail à cens (1), en vertu duquel le seigneur concédait au serf qu'il venait d'affranchir ou au roturier libre la possession de la terre qu'il cultivait jusque-là pour le compte du maître, à charge désormais de payer à celui-ci une redevance annuelle qui prit le nom de cens. La terre tenue dans de semblables conditions était une censive. « Les « censives, dit M. Gautier, n'obligeaient leurs possesseurs qu'à « des prestations pécuniaires stipulées dans le bail à cens. « Souvent aussi, à côté de ces prestations, se trouvaient, « d'après le titre constitutif de la censive, des obligations « d'une autre nature, *des travaux à accomplir, des corvées* « qui devaient être faites pour le compte du seigneur par « le censitaire (2). »

La nature nouvelle de la corvée se dégage donc nettement de cette formule. Ce n'est plus désormais une institution d'intérêt public, mais un principe du droit privé seigneurial soumis aux règles ordinaires du droit féodal.

La connaissance du nouveau caractère de la corvée nous fait pressentir dans quel sens s'est produit le changement qui s'opéra dans sa destination.

La définition même de la corvée seigneuriale est à ce sujet suffisamment explicite.

On peut dire que la corvée, ou, pour parler plus exactement, les corvées seigneuriales consistaient en un certain nombre de journées de travail gratuit que devait fournir chaque année le censitaire au seigneur censier pour prix de la concession territoriale que celui-ci lui avait accordée (3).

« Les fonds, fiefs et autres domaines du pays de Poitou, « dit la Coutume de cette province, sont ou doivent être « tenus noblement ou roturièrement, et *ceux qui sont tenus*

(1) Lehuërou, *Hist. des instit. caroling.*, 1843, t. II, p. 197. — H. Beaune, *La condition des biens*, p. 264. — Vuitry, *Rég. financ. de la France*, 1878, p. 370.

(2) Alf. Gautier, *Précis de l'hist. du droit franç.*, 1887, p. 247.

(3) Laferrière, *Hist. du droit franç.*, 1852, t. VI, ch. VI, sect. II, p. 159. — De Ferrière, *Dict. de dr. et de pratique*, 1740, t. I, v° *Corvée*. — Esmein, *Hist. du dr.*, 1898, p. 230.

« *roturièrement* sont tenus à cens, rentes, tailles, *biens, qui* « *sont corvées tant d'hommes que de bêtes* (1). »

Le censitaire devait donc exécuter les corvées, tantôt en travaillant lui-même, tantôt en mettant à la disposition du seigneur ses animaux et ses voitures (2).

Ces travaux comprenaient les opérations les plus variées, telles que faucher ou faner les foins du seigneur, scier ses blés, labourer ses terres et ses vignes, faire ses vendanges, battre ses grains, creuser les fossés du château, corvoyer, construire des moulins et des digues (3), couper le bois « et autres semblables œuvres serviles en journées de corps ou de bras, bêtes et charrois » (4).

Quelques auteurs du XVIII^e^ siècle (5) font bien figurer au nombre des corvées l'entretien des routes dépendant du domaine seigneurial, mais la plupart des textes se contentent sur ce point, comme la Coutume du Poitou, d'expressions vagues qui suffisent à démontrer quelle indifférence professaient les seigneurs pour les chemins publics.

En fait, bien que les travaux d'entretien des routes fussent compris au nombre de ceux que devait exécuter le corvéable, il semble que ceux-ci furent complètement négligés. Ce sont surtout les travaux agricoles, d'un intérêt plus direct pour le seigneur, qui firent l'objet le plus important des corvées (6).

Quant aux grandes voies de communications reliant entre elles les cités les plus importantes, il n'en existait presque pas, à l'époque féodale, ou le peu qui avait échappé aux empiè-

(1) Boucheul, *Commentaire de la Coutume du Poitou*, 1727. Liv. I, t. I, art. XCIX.

(2) Boucheul, loc. cit., n° 29 : « ce sont (les corvées) des travaux d'hommes ou de bœufs, charrettes ou autrement que les sujets doivent a leurs seigneurs ».

(3) Flach, *Les orig. de l'anc. France, le rég. seig.*, 1886, p. 361.

(4) Boucheul, loc. cit., art. XCIX, n° 31 ; de Ferrière, loc. cit., v° *Corvée*, p. 553.

(5) Diderot et d'Alemb., *Encyclopéd.*, 1754, v° *Corvée*. — Yverdon, *Encyclopédie économique*, 1770, t. VI, v° *Corvée*.

(6) Flach, *Les orig. de l'anc. France, le régime seigneurial*, pp. 355 et suiv.

tements de toutes sortes se trouvait dans un état plus misérable encore que les chemins seigneuriaux. On désignait, au moyen âge, sous le nom de « quemins royal », ceux qui avaient plus de 16 pieds de largeur. Un grand nombre de coutumes les attribuait au roi, bien qu'en fait ils ne fussent l'objet d'aucune sollicitude de la part du pouvoir royal. En réalité, les chemins étaient la propriété des seigneurs dont ils traversaient les domaines (1), et le roi n'avait droit aux corvées, dans un but d'intérêt général, que sur ses propres terres, au seul titre de seigneur féodal et non de roi (2).

Ces travaux corporels qu'exigeaient les seigneurs furent désignés à l'origine sous le nom de *corvada* ou « *corvata* (3) qui caractérisait tout service corporel consistant d'ordinaire dans l'action de travailler la terre. On disait alors, dans ce sens : « labourer des corvées ».

Plus tard, le mot *corvata* servit à désigner toute espèce de travail gratuit (4).

Dans la coutume du Poitou, les corvées prenaient aussi le nom de *bians* (5).

La corvée seigneuriale, appliquée aux travaux agricoles et subsidiairement à l'entretien ou aux réparations des routes seigneuriales, présentait trois caractères qu'il ne faut pas perdre de vue, si l'on veut se rendre un compte exact des motifs qui, au XVIII[e] siècle, rendirent si impopulaire la corvée

(1) Coutume de Beauvoisis, ch. XXV, § 3. — A. Gauthier, *Précis de l'hist. du droit français*, 1887, p. 361.

(2) Vuitry, *Etude sur le rég. financ. de la Fr. av. la Révolut.*, 1878, p. 371.

(3) On employait aussi dans le même sens les expressions de *corrogata* ou *corrogatio*.

(4) Guérard, *Polyptique de Saint-Germain*, t. III, p. 2. — Introd. au polypt. d'Irminon, 1844, t. II, p. 644. — Fustel de Coulanges, *Hist. des inst. polit. de l'anc. France*, t. IV, p. 412.

(5) Boucheul, loc. cit., art. XCIX. — *Bian* ou encore *Biain*, expression synonyme de corvée. — Les uns croient que ce mot vient de ce que les corvées se banissaient, c'est-à-dire se proclamaient; d'autres pensent que cette expression dérive du mot biens, parce que les corvées étaient dues pour la récolte des biens de la terre. Certains enfin la font dériver de *biennum* (*bi-annum*), ce qui laisse entendre que la corvée était due 2 fois l'an. — V. Ménage, *Dictionn. étymologique de la langue française*. Paris, 1750, t. I, v° *Biain*.

des grands chemins C'est qu'en effet les intendants qui étendirent peu à peu au service des chemins du roi le principe de la corvée seigneuriale, négligèrent de conserver à la nouvelle institution ces caractères fondamentaux qui devaient en assurer l'application légitime et proportionnée, leur substituant, au contraire, presque partout, le privilège et l'exemption.

Voyons rapidement quels étaient ces caractères.

En premier lieu, la corvée seigneuriale était réelle (1), c'est-à-dire qu'elle était due plutôt par la terre que par la personne du possesseur du sol ; celui-ci ne la devait qu'en sa qualité de détenteur d'une terre roturière (2), quel que fût d'ailleurs l'ordre social auquel il appartînt. « Il doit les « exécuter (les corvées) lui-même ou les faire faire, de « quelque qualité qu'il soit, comme étant *une charge de « l'héritage* qu'il possède (3). »

Aussi les corvées ne pouvaient-elles être prétendues par le sei-

(1) Il existait bien, à côté de la corvée réelle, une corvée personnelle analogue aux *operæ officiales* du droit romain; mais celle-ci était due par la personne elle-même, à raison de sa situation sociale, de son état de dépendance vis-à-vis du seigneur, mais indépendamment de sa qualité de détenteur de fonds. La plupart des auteurs du XVIII^e^ siècle, et après eux beaucoup de ceux qui ont écrit sur cette matière, ont voulu voir dans l'institution romaine des *operæ et officia* dus par l'affranchi à son patron l'origine exclusive des corvées. Ceci peut être vrai en ce qui concerne les corvées purement personnelles. Nous avons vu que la corvée réelle s'appliquant aux routes avait une toute autre origine. Boucheul se contente de donner l'origine étymologique du mot « corvée », lorsqu'il dit que « les corvées ou courvées viennent, d'après Cujas, de « *a curvando* ou *opera corporalia* ». — Boucheul, loc. cit., art. XCIX, n° 31.

(2) Boucheul dit bien (art. XCIX, n° 29) que les corvées « sont de véritables droits et servitudes personnelles », mais il faut entendre par ces expressions que les corvées étaient dues en définitive par une personne à l'occasion d'une terre, qu'elles consistaient en travaux de personnes. La preuve en est dans ce fait que l'auteur déclare lui-même ailleurs que « les corvées ne sont dues par la personne qu'à cause de la possession de l'héritage donné à la charge d'un certain nombre de corvées ». Boucheul, loc. cit., n° 29. — De même Fustel de Coulanges, *Hist. des Inst. polit. de l'anc. France,* t. IV, p. 412, note 8.

(3) Boucheul, loc. cit., art. XCIX, n° 29. — Fustel de Coulanges, *Hist. des Inst. de l'anc. France,* t. IV, p. 412.

gneur qu'en vertu d'un titre (1) qui résultait le plus souvent des clauses mêmes insérées dans le contrat de bail à cens (2). Le seigneur ne pouvait ultérieurement en réclamer d'autres que celles auxquelles il avait droit en vertu de ce titre (3).

C'était donc, en réalité, le fonds lui-même et non son détenteur qui devait la corvée (4), et il la devait d'une façon permanente, en quelque main qu'il vînt à passer (5). Les forains, possesseurs d'une portion du domaine seigneurial, devaient, en cas d'absence, la faire exécuter à leurs dépens (6), et ce qui montre bien que les corvées étaient considérées comme la conséquence de la possession, c'est que les corvéables devaient les exécuter à leurs frais (7) ; le seigneur, sauf dans quelques coutumes (8), n'était tenu ni de leur fournir les outils nécessaires, ni de leur servir des indemnités (9) : les corvéables devaient travailler sans aucun salaire (10). Quelques auteurs admirent toutefois que, pendant la corvée, le seigneur devait nourrir les corvéables, sous prétexte qu'il y aurait de l'inhumanité à refuser la nourriture à celui qui travaille (11). Boucheul estime qu'il ne peut y avoir là que le résultat d'une convention ou de la possession, bien que deux arrêts qu'il

(1) De même Guyot, *Traité des fiefs*. Paris, 1738, t. I, ch. II, p. 263. De même Fr. Bourjon, *Le dr. commun de la Fr.*, 1770, t. I, 3e partie, ch III, sect. V, art. XXIV. « Nul seigneur n'a ce droit s'il ne le justifie par titre. » Id. de Ferrière, loc. cit., v° *Corvée*, I, p. 554.

(2) Alf. Gautier, loc. cit., p. 247 : c'était là du moins la règle générale. *Dans quelques coutumes seulement*, suivant Boucheul, le dr. de corvée était accordé de plein dr. au seigneur sur son sujet.

(3) De Ferrière, loc. cit., v° *Corvée*, II, p. 554.

(4) Esmein, *Cours élém. d'hist du dr. fr.* 1895, p. 218. — Laferrière, *Hist. du dr. franç.*, t. IV, ch. I, sect. II, p. 441.

(5) Vignon, *Etude hist. sur l'administ. des voies publ. en Fr.*, Paris, 1862, t. III, liv. II, ch. V, p. 3.

(6) De Ferrière, loc. cit., v° *Corvée*, p. 554.

(7) Loysel, *Instit. cout.*, liv. VI, tit. VI, règl. 9.— De Ferrière, loc. cit., dit que les sujets doivent les corvées « sans espoir de récompense ».

(8) Notamment dans celles de Marche et d'Auvergne. Dans ce sens de Ferrière, loc. cit., VIII, p. 555.

(9) De Ferrière, loc. cit., VII, p. 555.

(10) Boucheul, art. XCIX, n° 31.

(11) Bourjon, *Le dr. commun, de la Fr.*, tome I, ch. III, sect. V, art. XXVI. — Boucheul, art. XCIX, n° 32. — A. Babeau, *Le village sous l'ancien régime*, l. III, ch. III, p. 199.

cite aient condamné le seigneur à « nourrir et défrayer » les corvéables (1).

Ce caractère réel était si unanimement reconnu, que lorsqu'un gentilhomme « ou autre personne de qualité telle « qu'officier ou bourgeois notable » acquérait une terre roturière sujette à corvées, celui-ci, qui ne pouvait être contraint de les exécuter en personne (2), car c'était là « un « devoir vil et abject », devait, ou les faire faire à ses dépens, ou en payer l'estimation (3), faute de quoi il ne pouvait s'en exempter qu'en déguerpissant (4).

La corvée seigneuriale, en effet, et c'est là son second caractère essentiel, pouvait être convertie en deniers (5) « par « compositions faites entre le seigneur et ses sujets » (6). Le procédé employé était l'abonnement, en vertu duquel le seigneur renonçait à son droit, moyennant le payement annuel d'une somme d'argent déterminée. Cette faculté était accordée non seulement au détenteur noble d'un bien roturier, ainsi que nous venons de le constater, mais encore au roturier lui-même. Si celui-ci ne voulait pas exécuter la corvée, il devait en payer l'équivalent « selon la taxe portée par la coutume ou évaluation de la journée et charroy » (7).

Le corvéable, en effet, était toujours libre, ou de s'exempter de la corvée au prix convenu, ou de l'exécuter en personne, même au cas où serait intervenue entre lui et le seigneur un contrat d'abonnement, car « ces compositions et abonnements étant contraires aux premières conventions, elles ne pouvaient préjudicier aux corvéables (8) ».

Enfin, le troisième caractère essentiel des corvées seigneuriales consistait en ce que celles-ci étaient limitées à un nom-

(1) Boucheul, loc. cit.
(2) Gautier, *Précis de l'hist. du dr.*, 1887, p. 397.
(3) Loysel, *Instit. cout.*, liv. VI, tit. VI, règle 8. — Boucheul, art. XLII, n° 4 ; id., art. XCIX, n° 30.
(4) Boucheul, art. XCIV, n° 29.
(5) Fustel de Coulanges, *Hist. des institut. polit. de l'anc. Fr. — L'alleu et le dom. rural*, t. IV, p. 374.
(6) Boucheul, art. XCIX, n° 34.
(7) Id. ibid.
(8) Id. ibid.

bre relativement restreint de journées de travail (1). Ce nombre variait légèrement, suivant les coutumes, mais, sous aucun prétexte, même lorsque la corvée était dite « à merci » (2), le seigneur ne pouvait en exiger plus de douze par an. De plus, dans ce cas particulier, les corvées devaient être distribuées « de façon qu'il n'y en ait que trois par mois et à diverses semaines (3) ». En cas de contestation, cette limitation devait être fixée par le juge, « *arbitrio boni viri*, dit Boucheul, à une modération juste et raisonnable, eu égard au temps et aux personnes, sauf au regard de ceux qui par sentence, contrat ou composition, en doivent (4) ». Nous verrons à quels excès de pouvoir se livrèrent, au XVIII^e^ siècle, quelques intendants, en portant dans certains cas jusqu'à 60 le nombre des journées de travail, qu'ils exigeaient pour la construction et la réparation des grands chemins.

Enfin, le droit de corvée ne s'arrérageait pas (5), c'est-à-dire que si le seigneur ne réclamait pas dans l'année l'exécution de celles qui lui étaient dues pour cette année, il ne pouvait en renvoyer l'exécution à l'année suivante et les accumuler ainsi sur la tête des corvéables. « Ce serait là, dit Bourjon, « mettre ceux qui en sont tenus dans l'impossibilité de s'en

(1) La journée était comptée du soleil levant au soleil couchant, et les corvéables devaient pouvoir rentrer chez eux tous les soirs. — V. Boucheul, art. XCIX, n° 32. — De Ferrière, 1740, v° *Corvée*, IV, p. 554. — Babeau, *Le vill. sous l'anc. rég.*, l. III, ch. III, p. 199.

(2) La corvée « à merci » était celle qui ne résultait pas d'une convention avec les seigneurs. Ceux-ci n'hésitèrent pas, dans bien des cas, à imposer à leurs sujets des corvées qui n'étaient fondées que sur la force et la violence du maître. — Boucheul, art. XCIX, n° 35. — De Ferrière, 1740, v° *Corvée*, p. 554.

(3) De Ferrière, 1840, v° *Corvée*, IV, p. 554. — Fr. Bourjon, loc. cit., t. I, 3^e^ part., ch. III, sect. V., art. XXIV. — Cette limitation était empruntée à la Coutume d'Auvergne (ch. XXV, art. 18), Loysel en fit une règle générale (*Instit. cout.*, liv. VI, tit. VI, règle 7). Id. G. Coquille, *Inst. au dr. fanç.*, tit. VI, règle 6.

Boucheul déclare cependant que les corvées, pour la nécessité du seigneur, se peuvent accumuler et en prendre trois pour un mois et non plus à diverses semaines. — Boucheul, art. XCIX, n° 35.

(4) Boucheul, art. XCIX, n° 35.

(5) De Ferrière, 1740, v° *Corvée*, III, p. 554. — Boucheul, art. XCIX, n° 33. — Loysel. *Inst. Cout.*, liv. VI, tit. VI, règle 10.

« acquitter et dans l'obligation d'abandonner la culture de « leurs terres (1). »

Dans son commentaire de la Coutume du Poitou, Boucheul admet cependant que si le seigneur qui a le droit d'exiger la corvée dans l'année n'en a pas besoin, mais veut en reporter l'exécution à une date ultérieure, il peut en interrompre la prescription en déclarant que telle est son intention (2).

Ajoutons encore que le seigneur ne pouvait exiger de ses sujets l'exécution des corvées qui lui étaient dues, qu'après leur en avoir fait donner avis dans une semonce (3) par « son serviteur et commis », deux jours avant celui où elles devaient être exécutées (4).

Tels sont à grands traits les principaux caractères qui distinguent les corvées seigneuriales. L'étude sommaire de cette institution qui fut, au XVIII^e^ siècle, le point de départ d'un système plus général, s'appliquant d'une manière exclusive à l'établissement et à l'entretien des grandes voies de communication, nous a paru indispensable pour bien comprendre la nature de la corvée royale et la valeur des critiques qui lui furent adressées.

Si celle-ci fut impopulaire, si elle souleva dans toute la France de si violentes protestations, c'est que les principes essentiels de la corvée seigneuriale, qui logiquement auraient dû lui être appliqués, furent, à dessein, méconnus de ceux qui la préconisèrent.

L'excès de zèle de certains intendants, et plus encore les vexations de toutes sortes dont leurs agents subalternes abreuvèrent les corvéables, firent le reste.

Il sera intéressant de constater que les réclamations, que ne cessèrent de faire entendre contre la corvée des grands

(1) Bourjon, *Le dr. commun. de la France*, t. I, III^e^ part., ch. III, sect. V, art. XXV.

(2) Boucheul, art. XCIX, n° 33.

(3) Avis donné aux populations à son de trompe ou de tambour: Origine des mandements des intendants en matière de corvées.

(4) Boucheul, art. XCIX, n° 34. — De Ferrière, 1740, v° *Corvée*, VI, p. 555.

chemins les philanthropes et les habitants des campagnes, à la fin du XVIII[e] siècle, tendaient à une plus équitable répartition de cette charge, basée sur les principes de la corvée seigneuriale, en même temps qu'elles visaient les excès de ceux qui étaient chargés d'en assurer l'exécution.

## CHAPITRE III

### LES VOIES DE COMMUNICATIONS AU MOYEN AGE. — MODES DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN.

Etat des voies publiques du x^e^ au xii^e^ siècle. — Leur amélioration. — L'attention se porte spécialement sur les ponts dont la construction devient œuvre pieuse. — Institution des péages. — Droits de passage sur les routes. — Régime de l'entretien des routes avant Henri IV. — Trésoriers de France — Henri IV et les chemins publics. — Sully, grand voyer de France. — Point de corvées, point de travail imposé aux riverains. — Système de l'adjudication aux frais du Trésor. — Suppression de la charge de grand voyer par Louis XIII. — Entretien des routes par les riverains.

A mesure que s'opérait la reconstitution de l'unité nationale sur les ruines de la féodalité, le besoin se faisait plus impérieusement sentir d'en assurer les effets bienfaisants et durables par le rétablissement des anciennes voies de communications.

A vrai dire, celles-ci n'avaient jamais été complètement abandonnées : les pèlerinages, les foires, les croisades furent, en effet, du x^e^ au xii^e^ siècle, de puissantes causes de relations entre les différentes provinces de la France et les divers Etats de l'Europe (1).

Mais si d'une part le nombre des routes était tout à fait insuffisant, celles qui subsistaient encore étaient, sur un grand nombre de points de leur parcours, en si mauvais état, qu'elles étaient devenues à peu près inutilisables. La nécessité s'imposait donc de remédier au plus vite une situation qui para-

(1) Vignon, *Etudes histor. sur l'adminis. des voies pub. en France*, t. I, I^re^ partie, p. 5.

lysait dans leur premier essort les rapports commerciaux et intellectuels qui commençaient à s'établir entre les populations.

Les efforts tentés pour le rétablissement des ponts et des routes furent d'abord individuels ou locaux. C'étaient tantôt les villes ou les abbayes, tantôt les seigneurs ou des corporations de marchands qui en prenaient l'initiative, les uns dans un but charitable et d'intérêt général, les autres guidés par des intérêts purement personnels.

Aussi, n'y avait-il aucune cohésion dans les efforts tentés un peu partout sur la surface du territoire, et l'autorité royale était encore trop faible pour pouvoir introduire un peu d'ordre et d'ensemble au milieu d'entreprises diverses, et réprimer les abus de toutes sortes auxquels celles-ci donnaient lieu (1).

Les premiers soins furent consacrés aux ponts, dont l'importance capitale en cette matière frappa d'abord tous les esprits. Le plus souvent, en effet, la route était frayée à travers champs et sans aucun travail de terrassement préparatoire. Mais, en dépit d'un pareil système, il était toujours possible au voyageur ou au marchand d'atteindre, avec plus ou moins de difficultés, le terme de son voyage.

La question devenait beaucoup plus difficile à résoudre lorsqu'il s'agissait de franchir une rivière ou un fleuve. C'était donc faire œuvre charitable que de se vouer à la construction des ponts. Aussi ces travaux eurent-ils à l'origine un caractère religieux, œuvre pieuse ou de pénitence (2).

C'est alors que se développa une institution qui devait permettre aux entrepreneurs de récupérer les dépenses que leur avait occasionnées ces travaux : nous voulons parler des « péages ». Malheureusement ces droits de passage qui, à

(1) Vignon, loc. cit., t. I, Ire partie, p. 6.

(2) On trouve notamment à cette époque la confrérie des Frères Pontifes qui eut pour fondateur saint Bénézet, lequel construisit le pont d'Avignon de 1177 à 1185. De 1265 à 1309 on trouve des Frères Pontifes sur le Rhône construisant le Pont Saint-Esprit, aidés d'une confrérie de femmes. « Les Frères quêtaient et bâtissaient, les sœurs « aidaient les ouvriers par des travaux analogues à leur sexe et soi- « gnaient les malades. » — Vignon, loc. cit., t. I, Ire partie, p. 7.

l'origine, avaient pour objet de pourvoir aux frais de construction et d'entretien des ouvrages nécessaires à la circulation, dégénérèrent bientôt, sous l'influence du régime féodal, en taxes purement fiscales et vexatoires, perçues par les seigneurs sans qu'elles ne correspondissent plus à la moindre dépense d'intérêt général (1).

Les péages, nous l'avons vu, existaient déjà du temps des Romains, sous le nom de *portorium* (2) et constituaient un attribut exclusif de l'administration impériale (3), qui en retour avait la charge de l'entretien et de la construction des ponts et des routes. Sous les premiers Mérovingiens, les péages sont toujours un droit exclusivement royal ; ils sont désignés par les expressions de *strataticum* et *pontaticum* ; mais déjà le roi commence à s'en dessaisir, soit en en dispensant quelques personnes, soit en leur permettant d'en établir à leur profit (4).

Sous les Carolingiens, le roi était encore, du moins en principe, propriétaire de cette branche importante de revenus ; mais à mesure que l'autorité des seigneurs se substituait à celle du pouvoir royal, le droit de prélever des taxes à l'entrée des ponts se fondit peu à peu dans l'ensemble des privilèges de la féodalité (5). Ces droits, dans presque tous les cas, ne correspondaient plus à aucune dépense effective d'entretien ou de construction, et n'étaient que prétexte à exactions de la part des détenteurs de fiefs contre les voyageurs et les marchands, au grand préjudice du commerce et des relations sociales. « De sorte que les péages, dit Vignon, nés du besoin « de faciliter la circulation, sont devenus un de ses princi- « paux obstacles et ont justifié l'antipathie prononcée qui a « survécu en France à leur généralisation et à leurs « abus (6). »

(1) Vignon, loc. cit., t. I, introd., p. 13.

(2) Sénèque, *De constantia sapientis*, cap. XIV. — L. 60 D., § 8. Locati conducti, 19, 2.

(3) Lehuërou, *Hist. des instit. caroling.*, 1843, t. II, p. 419.

(4) D. Bouquet, t. IV, p. 616 et 627.

(5) Lehuërou, *Hist. des instit. caroling.*, 1843, t. II, p. 480.

(6) Vignon, loc. cit., t. I, introd., Ire partie, p. 14.

Aussi, une déclaration du 31 janvier 1663 vient-elle réglementer la matière en rappelant que les péages n'étant établis que pour l'entretien des chemins, ponts et chaussées, leurs propriétaires devraient désormais entretenir d'une manière effective les ponts et chemins compris dans l'étendue de leur juridiction, faute de quoi, non seulement le revenu desdits péages, mais les terres mêmes du tenancier seraient saisies et mises en vente, à moins que le seigneur péager ne préférât déclarer renoncer à son droit (1).

La plupart des péages ayant eu pour origine et pour but la construction et l'entretien des ponts et des routes par les seigneurs, ces droits se trouvèrent sans objet le jour où l'Etat prit à sa charge les dépenses de la voirie (2). Les péages commencèrent alors à disparaître : douze cents furent supprimés d'un seul coup en 1724. Malgré ces mesures énergiques, on en comptait encore un grand nombre à la veille de la Révolution (3).

Quant aux routes proprement dites, il faut attendre jusqu'au règne de Henri IV pour rencontrer la première tentative sérieuse de réaction contre l'indifférence générale dont elles étaient l'objet.

Jusqu'à cette époque, nous l'avons vu, la charge de l'entretien et de la réparation des routes retombait sur les propriétaires de fiefs au profit desquels des droits de passage, analogues à ceux établis sur les ponts, avaient été concédés. Les taxes dites de « traites » ou de « douanes » perçues à l'entrée et à la sortie des limites de la province n'avaient pas, en principe, d'autre but. Des droits de même nature étaient enfin octroyés aux villes pour subvenir à l'entretien des voies de communications dépendant de leur juridiction (4).

Malheureusement, comme pour les ponts, le produit de ces différentes taxes fut le plus souvent détourné de son affecta-

(1) Déclarat. du roi du 31 janv. 1663, citée par Vignon, t. I, pièces justif., p. 111.

(2) A. Babeau, *Le village sous l'anc. régime*, liv. III, ch. III, p. 200.

(3) Taine, *Les orig. de la Fr. contemporaine*, 1882, *l'anc. rég.*, p. 29.

(4) Vuitry, *Etude sur le rég. financ. de la Fr. avant la Révolut.*, 1883, p. 459.

tion. La plupart des gentilshommes laïques et ecclésiastiques à qui avaient été anciennement concédés des péages, à charge d'entretenir les routes, continuaient à les percevoir tout en s'affranchissant de l'obligation qui en était la conséquence (1).

Il n'y avait d'ailleurs aucune uniformité dans les moyens employés pour l'exécution des travaux L'usage le plus répandu, et qui datait de Henri II (2), mettait la réparation des chemins à la charge des communautés, qui devaient payer les entrepreneurs du travail sur le produit des péages et autres taxes analogues (3) dont elles bénéficiaient. A cet effet, le bailli avait le droit de requérir tous les paveurs des environs et les contraindre à exécuter le travail « à salaire compétent et raisonnable », à peine d'emprisonnement au cas de refus ou d'inexécution des engagements qu'ils auraient contractés (4). L'entretien des fossés qui bordaient ces routes était ordinairement supporté par les propriétaires riverains (5). Enfin, par une mesure alors exceptionnelle, mais qui devint plus tard la règle jusqu'à l'établissement définitif de la corvée royale, le roi affectait quelquefois un fonds modeste (6) à l'entretien des ponts, routes et chaussées (7)

Mais il n'y avait là, nous l'avons dit, qu'une mesure exceptionnelle, de même qu'il n'existait aucune uniformité dans l'ordonnancement et la surveillance des travaux. Baillis, sénéchaux, prévôts, trésoriers de France rendaient, plus ou moins légalement, des ordonnances sur la matière, de sorte que « tant de tribunaux et d'officiers qui connaissaient de la

(1) Poirson, *Hist. du règne de Henri IV*, t. II, 1re part., p. 132.

(2) Lettres patentes de Henri II du 15 fév. 1556. — Delamarre, *Traité de Police*, livr. VI, tit. 13, ch. 2, t. IV, p. 479.

(3) Des lettres patentes du 21 mars 1575 abandonnèrent notamment à la ville d'Angers le produit des amendes pour être employé aux chemins, ponts et chaussées. — Delamarre, *Traité de la Police*, liv. VI, tit. 13, ch. 2, tome IV, p. 521.

(5) Delamarre, loc. cit., p. 479.

(5) Clément, *Hist de Colbert et de son administrat.*, 3e édit., t. II, p. 128 et 129.

(6) Edit. de mars 1551, art. 51.

(7) Babeau, *Le village sous l'anc. rég.*, ch. v, p. 98. — Poirson, *Hist. du règne de Henri IV*, t. II, 1re part., p. 132.

« même matière, ne pouvaient guère se concilier sur le fait « de la compétence ni concourir unanimement au bien « commun » (1).

Parmi tous ces officiers, chargés à des titres divers de la surveillance et de l'entretien des voies publiques, il faut faire une place à part aux Trésoriers de France.

Outre la charge de l'administration du domaine royal, qui leur avait été confiée précédemment, une ordonnance du 20 octobre 1508 (2), confirmant leurs pouvoirs, leur enjoignit (art. 18) « de voir ou faire voir et visiter tous chemins, « chaussées, ponts, pavés, ports et passages du royaume, « et eux informer ou faire informer et enquérir de l'état en « quoi ils sont. » Ils devaient faire exécuter les réparations, aux frais du Trésor, pour les chemins dont l'entretien était à la charge du roi, et contraindre les titulaires de péages à faire procéder à celles dont ils étaient tenus.

C'est à Henri IV, alors que le pouvoir central se trouvait désormais solidement établi, que revient l'honneur d'avoir assuré, par une série de sages mesures, l'unité de direction et l'uniformité dans l'administration des voies publiques.

Au moment où ce prince monta sur le trône, les voies de communications de la France comprenaient des routes royales, provinciales et communales. Tous ces chemins publics se trouvaient dans le plus grand état de délabrement, et les ponts encore debout n'étaient pas en meilleur état. A l'incurie des siècles précédents étaient venues s'ajouter la guerre civile et la guerre étrangère qui avaient achevé de défoncer les routes, fait sauter les ponts et ruiné le trésor public et les particuliers. En sorte que le roi s'était trouvé dans l'impossibilité de consacrer le moindre denier à l'entretien des routes royales, de même que les communautés appauvries avaient cessé de s'imposer les contributions nécessaires à la réfection des routes provinciales et vicinales (3).

(1) Delamarre, *Traité de la Police*, loc. cit., p. 473.

(2) Simon Fornival, *Recueil général contenant les fonctions..... des précédents trésoriers de France* ... etc. 1655, p. 135. — Vignon, loc. cit, t. I, pièces just., n° 26.

(3) Poirson, *Hist. du règne de Henri IV*, t. II, 1re part., p. 131.

Mais avec la résurrection de l'industrie et de l'agriculture sous la bienfaisante impulsion du ministre Sully, le commerce n'avait pas tardé à sortir de la torpeur dans laquelle il avait été plongé pendant tout le moyen âge. L'ère de paix qui s'était élevée sur la France allait d'ailleurs faciliter ce réveil et assurer aux transactions un développement rapide. Seule l'absence de routes sûres et commodes, jointe aux taxes onéreuses et arbitraires dont était frappée la circulation des marchandises, menaçait de compromettre à son début cette renaissance et condamner le commerce à se localiser et à se renfermer dans l'enceinte des villes (1).

Tel était l'état général des provinces de la France, et notamment du Poitou (2), lorsqu'en 1598 Henri IV et Sully entreprirent de le changer.

Le point de départ de ces réformes se trouve dans l'édit de mai 1599, créant la charge de grand voyer de France. Le premier titulaire de cette nouvelle et importante fonction fut Sully.

Le but que se proposait le roi par l'édit de 1599 était de remédier aux inconvénients du régime antérieur en matière de voirie, en unifiant la direction donnée aux travaux et en faisant cesser les conflits d'attributions auxquels l'exécution de ceux-ci donnait lieu. L'édit de 1599 fut d'ailleurs bientôt complété par un règlement général du 13 janvier 1605 qui vint fixer les attributions du grand voyer et de ses sous-ordres, et déterminer les conditions dans lesquelles devraient être exécutés les travaux. Disons seulement que le grand voyer avait sous ses ordres directs des voyers particuliers établis dans les différentes villes du royaume (3), et que les ouvrages devaient être exécutés par adjudications ou rabais sur devis estimatifs de la nature des travaux à faire et de la durée de leur exécution (4).

(1) G. Fagniez, *L'Industrie en Fr. sous Henri IV* (1589-1610). *Revue historique*, t. XXIII, sept.-déc. 1883. Paris, Gerner, 1883, p. 77.

(2) Poirson, *Hist. du règne de Henri IV*, loc. cit., p. 131.

(3) Isambert, *Recueil des anc. lois franç.*, t. XIV, p. 222. — Poirson, loc. cit., p. 132.

(4) Vignon, loc. cit., t. I, p. 53.

En même temps, comme l'état des finances s'était amélioré, Henri IV commença à prélever annuellement quelques fonds sur le trésor royal, destinés aux travaux publics. De 1604 à 1609, plus de 2.186.151 livres furent ainsi affectées à ces travaux, notamment à l'entretien des routes et des ponts (1). Les provinces durent contribuer, concurremment avec le Trésor, aux dépenses d'entretien de la voirie, et l'autorité prit des mesures pour « que les deniers octroyez aux villes et com- « munautez pour tels ou tels ouvrages y feussent bien « employez (2) ».

Malheureusement, après la mort de Henri IV, la guerre civile se ralluma, et les réformes qu'il avait introduites dans l'administration des chemins publics furent bientôt abandonnées.

Sous Louis XIII, la charge de grand voyer fut supprimée par un édit de 1626. D'après Delamarre (3), la cause de la suppression de cet office fut que le grand voyer « manqua d'officiers subalternes absolument nécessaires pour le détail dans lequel il fallait entrer par toutes les provinces ». Aussi, les attributions du grand voyer furent-elles partagées entre les trésoriers de France qui les avaient exercées précédemment (4).

Le système qui fonctionnait avant Henri IV et qui laissait à la charge des riverains la réparation et l'entretien des routes, fut remis en vigueur (5).

(1) Poirson, loc. cit., p. 133. — C'est ainsi que la construction du pont de Châtellerault, antérieure à 1601, fut faite aux frais de l'Etat qui en supporta toutes les dépenses. (Poirson, loc. cit., p. 138.)

(2) Sully, *Œconom. roy.*, c. CLXIII, t. II, p. 166 ; lettre du 5 déc. 1606.

(3) Delamarre, *Traité de la Police,* loc. cit., p. 523.

(4) Poirson, *Hist. du règne de Henri IV,* loc. cit., p. 132. C'est seulement au mois de mars 1703 que fut créé un office de trésorier de France dans la généralité de Poitiers. Vignon, loc. cit. t. II, p. justif., n° 5.

(5) Clément, *Hist. de Colbert,* 3e édit., t. II, pp. 128 et 129.

# CHAPITRE IV

## COLBERT ET LA CORVÉE.

Répression des abus commis sur les chemins publics. — Les riverains sont déchargés de l'entretien des routes. — Intendants et trésoriers de France. — Enquête de 1664. — Rétablissement officiel du principe de l'adjudication. — Résultat de l'enquête de 1664 en Poitou. — Premières manifestations de la « *corvée royale* » dans l'exécution des grands travaux publics. — Rôle des intendants en cette matière, — Travaux de fortifications et routes stratégiques dans les provinces frontières. — Voyages du roi et passages de troupes. — Régime et caractères de la *Corvée* sous Colbert. — Son application à titre purement exceptionnel. — Prévention de Colbert contre la *corvée* : premiers abus. — Mesures de rigueur contre les abus de la *corvée* seigneuriale et les tentatives d'exemption de la *Corvée royale*. — L'adjudication reste la règle sous le règne de Louis XIV. — Fonds destinés aux travaux publics : « Etat du roi », « ordonnances particulières au trésor royal » ; « fonds par impositions spéciales. » — Quelques applications du principe de l'adjudication en Poitou.

Dès qu'il fut arrivé aux affaires, Colbert appliqua tous ses efforts à rétablir et à perfectionner les communications du royaume.

Il dut d'abord mettre un terme aux empiètements de toutes sortes auxquels s'étaient livrés, sur les grandes routes, les propriétaires riverains. Ceux-ci, loin de se conformer aux ordonnances de Henri II et de Louis XIII, qui mettaient à leur charge l'entretien des parties de la voie publique qui confinaient à leurs domaines, faisaient subir à celles-ci toute espèce de dégradations. Les uns interceptaient la route en y déposant des matériaux et des fumiers, les autres la rétrécissaient en portant illégalement jusque sur la chaussée les limites de leur héritage, d'autres enfin ne craignaient pas de la défoncer d'un bord à l'autre, creusant avec leur charrue des

fossés profonds, d'où ils extrayaient la bonne terre pour la transporter dans leurs vignes, et entassant à la place les pierres qu'ils avaient retirées de celle-ci.

Colbert fit cesser ces abus, puis il enjoignit aux coupables d'avoir à réparer les dégradations commises et restituer aux routes les largeurs qu'ils leur avaient usurpées ; mais il ne vit là qu'une mesure de réparation temporaire et exceptionnelle : Louis XIV et Colbert, en effet, ne voulurent jamais admettre « le principe » de l'entretien des chemins du royaume par les propriétaires fonciers. C'est ainsi que quelques années plus tard, en 1687, après la mort de Colbert, l'intendant de la Rochelle, Arnoul, avait élaboré un projet d'ordonnance pour l'entretien des chemins. Ce projet fixait la largeur des routes et enjoignait aux riverains de creuser, de chaque côté, de petits fossés pour faciliter l'écoulement des eaux. Ils étaient en outre tenus de réparer lesdits chemins avec les matériaux provenant de leurs héritages, chaque fois qu'il se produirait une ornière, à peine de 5 liv. d'amende par toise qui n'aurait pas été réparée.

Le roi approuva ce projet, mais de crainte qu'il n'en résultât quelques abus, l'ordonnance, au lieu de servir de règlement général, dut être restreinte à des faits particuliers et spécialement motivés (1).

Reprenant les idées de Henri IV et de Sully en matière de travaux publics, Colbert décida que ceux-ci seraient désormais exécutés par voie d'adjudications à des entrepreneurs, et que le prix en serait payé au moyen de ressources provenant, soit du Trésor, soit des caisses des provinces intéressées (2).

Mais la quantité de travaux à exécuter, tant pour les réparations que pour la construction de routes nouvelles, devenues indispensables, était énorme.

Il était de plus nécessaire que des agents du pouvoir central, correspondant directement avec le ministre, fussent à même de surveiller de près l'exécution des travaux, de rendre

(1) Boislisle, *Corresp. des contr. gén.*, I, p. 112, n° 438 (lettre contr. gén. du 26 juillet).

(2) Clément, *Hist. de Colbert*, 3e édit., II, p. 131.

compte de l'état des routes, des réparations urgentes et des ressources dont il faudrait disposer.

Colbert trouva dans l'institution déjà ancienne (1) des intendants de puissants et dociles auxiliaires (2). C'est à eux qu'il confia la partie administrative et technique des ponts et chaussées, ne laissant plus aux trésoriers de France que la partie purement financière et la juridiction contentieuse (3). Celle-ci rentra d'ailleurs, après la réforme d'Orry en 1738, dans les attributions des intendants comme conséquence de leur pouvoir réglementaire en matière de corvée royale (4).

Non content d'avoir pris ces mesures, et pour établir sur des bases plus certaines la nature et la quantité de travaux qu'il y aurait lieu de faire exécuter, Colbert, par une instruction du mois de septembre 1663, dirigea sur les provinces un certain nombre de commissaires spéciaux chargés d'étudier la situation des généralités, et particulièrement l'état des chemins et d'en faire un rapport.

L'instruction générale rédigée pour les commissaires, contenait, en ce qui concerne la voirie, les observations suivantes : « Sa Majesté désire que les commissaires visitent, « en chacune province, les chemins, ponts et ouvrages qui « ont été entièrement abandonnés ; qu'ils en fassent faire « des procès-verbaux par gens intelligents et économes, « afin qu'ensuite Sa Majesté puisse ordonner les réparations « et pourvoir aux fonds nécessaires à cet effet, suivant le « besoin et la nécessité du public ; même si les commissaires

(1) Hanotaux, *Les premiers intend. de justice. — Rev. histor.*, 1882, t. II. pp. 1 et 308, t. III, p. 73 ; 1883, t. I, p. 59.

(2) L'organisation des intendants « de justice, police et finances, commissaires départis dans les généralités du royaume pour l'exécution des ordres du roi », dérivait des anciennes « chevauchées des « maîtres des requêtes » du conseil du roi, instituées au XVI[e] siècle. C'est surtout Richelieu qui contribua à développer et à perfectionner cette institution. — V. Gautier, *Précis de l'hist. du droit français*, 1887, p. 477 et suiv.

(3) Clément, *Lettres de Colbert*, IV, p. 514. « A l'égard du fond, les trésoriers de France sont en droit de connaître de la voirie générale et particulière dans tout le royaume. » Id. IV, p. 514 note 1. — Vignon, loc. cit., t. I, liv. I, p. 65.

(4) *Vide infra*, p. 84.

« estiment que pour la facilité du commerce et du transport « il soit nécessaire de faire quelques nouveaux ouvrages, « Sa Majesté trouve bon et désire qu'ils en fassent des procès-« verbaux et estimations (1). »

Ce document nous fait connaître : d'abord le mauvais état de la voirie en France à cette époque, « travaux qui ont été entièrement abandonnés », dit l'instruction, et aussi les moyens employés au cas où des réparations ou constructions nouvelles devenaient indispensables.

Il n'y est pas question, en effet, de faire procéder à ces travaux par voies de corvées ou d'en faire supporter la charge par la propriété foncière. Colbert a répudié l'emploi de ces moyens. Les finances du royaume l'autorisent, presque toujours, à ne pas recourir à de semblables expédients. Aussi, les dépenses doivent être couvertes par des fonds prélevés à cet effet sur le Trésor. Le principe de l'adjudication pour l'établissement et l'entretien des chemins publics est officiellement établi.

Le commissaire pour le Poitou fut le propre frère du ministre, Charles Colbert de Croissy (2).

Colbert de Croissy se rendit en Poitou au commencement d'octobre 1663. Malheureusement, il ne remplit pas l'étendue du cadre qui lui avait été tracé par l'instruction, et si plusieurs parties de son rapport sont parfaitement traitées, il est à peu près muet sur la question des chemins. Il se borne à constater que les impositions ordinaires levées dans la généralité de Poitiers « y sont comprises sous la taille, taillon, *ponts et chaussées*, charges et rentes assignées sur les recettes générales et particulières » (3). En Poitou comme ailleurs, les travaux des routes s'exécutaient à l'entreprise sur les res-

(1) Instruct. rédigée pour les commissaires envoyés dans les provinces en 1664, dans Dugast-Matifeux, *L'Etat du Poitou sous Louis XIV* (Fontenay, Robuchon, 1865).

(2) Dugast-Matifeux, *Etat du Poitou sous Louis XIV* (Fontenay, Robuchon, 1865). Introduct. Notice sur Colbert de Croissy, p. xxvi. — P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. II, p. 5.

(3) Dugast-Matifeux, *L'Etat du Poitou sous Louis XIV*. Rapport au roi, loc. cit., p. 183.

sources fournies par l'impôt : la corvée royale n'y avait point encore fait son apparition.

Toutefois, le système de l'adjudication n'allait pas tarder à devenir, du vivant même de Colbert, d'une application moins exclusive.

Nous avons dit précédemment (1) que, pendant toute la durée de l'ancien régime et jusqu'à la veille de la Révolution, la corvée ne cessa de fonctionner au profit des seigneurs, dont elle constituait l'un des principaux privilèges. En présence des travaux considérables qu'ils avaient à faire exécuter pour la réfection complète du réseau de voies de communications et de l'insuffisance des ressources pécuniaires dont ils pouvaient parfois disposer, quelques intendants n'hésitèrent pas à étendre, de leur propre initiative, aux chemins royaux, le système de la corvée féodale qu'ils voyaient fonctionner auprès d'eux. Présenté par eux comme purement temporaire et transitoire, ce régime fut le plus souvent accueilli sans récriminations de la part de leurs administrés. Ceux-ci comprenant quel profit pouvait résulter pour eux du bon état de leurs chemins locaux, prirent même l'habitude de travailler volontairement à l'entretien des chaussées et des ponts de leurs généralités. Quelques-uns allaient jusqu'à réclamer l'extension du système (2). « Après avoir fait plusieurs visites « dans cette province (de Poitou) et principalement en Bas- « Poitou, écrit en 1683 M. de Baville, intendant, au contrôleur « général des finances, j'ai cru qu'on ne pouvait rien entre- « prendre de plus utile pour faciliter et augmenter le com- « merce que de rétablir les chemins qui sont très mauvais et « empêchent que les foires et les marchés ne soyent aussi « fréquentés qu'ils le pourroient estre. C'est un bien que « tout le monde souhaite également et qui ne coustera rien « au roy, *car les paroisses y travailleront avec plaisir* (3). »

(1) V. p. 14.

(2) Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, t. I, p. 6, n° 24 On sait par deux lettres de l'Intendant de Paris du 6 nov. 1683 et du 8 oct. 1684 que le système des corvées était généralement réclamé, mais que le roi ne l'approuvait pas, malgré l'extrême délabrement des chemins. — Boislisle, loc. cit., n° 24, note.

(3) Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, I, p. 4, n° 18.

Les intendants avaient soin, d'ailleurs, de faire imprimer à leurs décisions un caractère de légalité en les faisant sanctionner par des arrêts du conseil du roi (1).

Ce furent les provinces frontières qui montrèrent l'exemple. Là, en effet, les besoins de la défense nécessitaient l'exécution de travaux beaucoup plus considérables qu'ailleurs : il fallait édifier des fortifications et percer des routes stratégiques. Il en était de même sur le littoral pour l'entretien des ports et des digues (2).

La corvée trouva un autre motif d'application dans les voyages du roi et des princes, et dans les mouvements des armées. Ces travaux étaient en général trop précipités pour qu'on eût le temps de passer des adjudications (3). C'est ainsi qu'à l'occasion du voyage des princes en Bourgogne, les trésoriers de France furent chargés par l'intendant du Dauphiné du soin de remettre en état les routes de cette province. Leur manière de procéder consista à envoyer les paysans au travail et à faire payer par les privilégiés les frais indispensables en pareille circonstance (4).

En 1671, Louis XIV avait résolu de se rendre à Rochefort. Colbert s'empresse d'informer de ce voyage l'intendant du Poitou, M. Rouillé, en le priant « de donner des ordres pour « que le grand chemin par où Sa Majesté et toute sa cour « doit passer soit mis incessamment au meilleur état qu'il « sera possible ». Mais là il n'est pas question d'y faire travailler par corvées. Le contrôleur général invite au contraire l'intendant à prélever sur les 6.000 livres destinées aux travaux des ponts et chaussées les plus urgents de sa généralité, la somme qu'il jugera nécessaire à la réfection des grands chemins que doit suivre le roi (5).

(1) Boislisle, loc. cit., I, p. 4, n° 18 (pour le Poitou, la Touraine, le Maine et l'Anjou).

(2) Voir sur ces différents points : P. Clément, *Lettres de Colbert*, loc. cit., t. IV, p. 541 ; t. V, pp. 68, 71, 73, 74, 93, 102, 103, 104, notes 1, 123, 443. — Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, t. I, nos 423, 717, 1863, t. II, n° 236.

(3) P. Clément, *Lettres de Colbert*, t. IV, p. 547. — Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, t. II, p. 67, n° 236.

(4) Boislisle, loc. cit., II, p. 72, n° 261, note.

(5) P. Clément, loc. cit., t. IV, p. 452.

Signalons encore l'envoi fait le 13 janvier 1701, par Maupou d'Ableige, intendant du Poitou, de l'état des dépenses faites, sur les routes de la généralité de Poitiers, à l'occasion du voyage du roi d'Espagne et des princes ses frères (1).

Enfin le passage des armées du roi nécessitait sur les routes des réparations qu'il était quelquefois indispensable de faire exécuter par corvées. En 1683, notamment, des troupes devant se rendre en Lorraine et en Alsace, Colbert autorisa l'intendant de Metz a faire procéder aux réparations en partageant la dépense : une moitié du travail devait être exécutée par corvées, l'autre moitié serait payée au moyen de sommes provenant, pour partie, d'une imposition levée sur la province et le reste fourni par le roi sur le trésor royal (2).

Mais tant que Colbert fut au pouvoir, les manifestations de la corvée furent plutôt timides.

D'ailleurs, telle qu'elle était tolérée par Colbert, la corvée pour les travaux publics ne présentait pas les caractères vexatoires qu'elle revêtit plus tard et qui devaient la rendre si odieuse aux populations.

D'abord les corvéables n'exécutaient que les ouvrages les plus simples, tels que le transport des matériaux sur leurs voitures et les travaux de terrassement (3). Les ouvrages d'art étaient exécutés par des entrepreneurs (4), sous la surveillance de l'administration, aux frais du Trésor ou des provinces (5).

De plus, il y avait là, pour l'administration, un moyen commode de venir en aide aux malheureux. Avec les fonds destinés à l'entretien et à la réparation des chemins, on fai-

(1) Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, t. II, p. 62, n° 220, note.
(2) P. Clément, *Lettres de Colbert*, t. IV, p. 337.
(3) P. Clément, *Lettres de Colbert*, t. IV, p. 512 ; t. V, pp. 70 et 71.
(4) P. Clément, loc. cit., t. IV, p. 481 ; t. V, p. 158.
(5) Un arrêt du Conseil d'Etat du 3 mai 1683 commit, sur la proposition de Colbert, un sieur Poictevin, architecte ordinaire des bâtiments de Sa Majesté, pour visiter les travaux publics exécutés dans les généralités de Tours, Bourges et Poitiers, et en faire réception. Les appointements de cet inspecteur, fixés à la somme de 2,400 liv., étaient servis par les généralités intéressées au moyen d'impositions supplémentaires levées au marc la livre de la taille sur chaque contribuable. — Vignon, loc. cit., I, p. just., p. 297 ; II, p. just., n° 26.

sait procéder à ces travaux par les indigents de la généralité ou les ouvriers momentanément sans travail (1), et l'on peut voir dans la mise en œuvre de ces idées humanitaires l'origine première des ateliers de charité qui se généralisèrent plus tard et fonctionnaient presque partout à la fin du XVIIIe siècle (2). « J'ai déjà donné environ 1.000 écus, déclare « en 1701 l'intendant de Montauban, Le Gendre, aux pauvres « habitants des paroisses qui n'étaient pas en état de travailler « gratuitement (3). » Des ateliers de cette nature, organisés dans la montagne d'Urbise et la vallée de Malompise en Auvergne, vers 1699, employaient 200 pauvres que l'on payait par avance tous les jours et qui trouvaient sur place

(1) Boislisle, *Corres. des cont. gén.*, I, p. 108, n° 423.

(2) L'institution des ateliers de charité avait pour but de procurer de l'ouvrage aux indigents en les faisant travailler aux chemins de moindre importance, et notamment à ceux d'intérêt particulier. Dès 1686, le roi avait fait ouvrir des ateliers de cette nature dont le fonctionnement était assuré par des allocations faites aux provinces sur le trésor royal. Nous avons vu d'ailleurs que dans l'esprit de Colbert les travaux par corvées devaient produire entre autres résultats un soulagement à la misère publique.

C'est dans cet ordre d'idées, et poussé par les mêmes sentiments philanthropiques, que l'abbé Terray organisa, en 1770, les premiers ateliers de charité pour donner, pendant une disette, du travail aux ouvriers dont les efforts furent principalement appliqués à l'ouverture de chemins vicinaux.

L'institution se généralisa et s'étendit peu à peu à toutes les provinces du royaume.

Dans la généralité de Poitiers, la création d'un atelier de charité avait lieu sur la demande des paroisses intéressées, sanctionnée par ordonnance de l'intendant. Les fonds affectés à ces œuvres de bienfaisance, « d'assistance publique par le travail », dirait-on de nos jours, consistaient dans le produit des cotisations des gens aisés de la paroisse et de ceux dont les domaines étaient desservis par des chemins particuliers. Pour ne citer qu'un exemple, mentionnons la création de l'atelier de Moussac-sur-Vienne, par ordonnance de l'intendant du Poitou B. de Nanteuil, du 5 mars 1786. L'intendant s'était engagé à ajouter aux cotisations de la paroisse le double du montant des sommes recueillies. Aussi, à la suite de la lecture de l'ordonnance de l'intendant, dit le procès-verbal, « le peuple s'écria-t-il, d'une voix unanime : Vive « Mgr l'intendant, le père des Pauvres ! » — Voir notamment, sur ces différents points : Babeau, *Le village sous l'ancien régime*, p. 276. — Arch. de la Vienne, C. 46. — *Arch. histor. du Poitou*, t. XX, pp. 185, 186, 196 et 198. — De Lucay, *Les assemb. provinc. sous Louis XVI*, p. 243.

(3) Boislisle, loc. cit., II, p. 67, n° 236.

du pain de bonne qualité « à meilleur compte qu'il ne se « vend chez le boulanger et les particuliers ». D'Ormesson, l'intendant de cette province, ajoute que celle-ci se félicite des avantages qu'elle tirera des nouveaux chemins ainsi construits (1). On suivait les mêmes principes à l'égard des autres corvéables : ceux-ci devaient être payés sur le pied des ouvriers qui travaillaient volontairement aux ouvrages similaires (2), et nous voyons que dans la généralité de Poitiers une ordonnance de l'intendant Lenain, du 9 mars 1741, c'est-à-dire antérieure de dix ans à l'établissement dans cette province de la corvée royale, faisait payer à raison de 1 sol 6 deniers par lieue pour chaque pied cube, le transport de bois pour la marine par les charretiers et rouliers requisitionnés à cet effet avec leurs bœufs et leurs voitures (3).

Dans certaines généralités, les intendants, d'accord avec l'autorité centrale, distribuaient aux corvéables, indépendamment du prix de leur travail, des rations journalières de pain et de vin (4). L'intendant de Rochefort, entre autres, faisait donner, après approbation du roi, une ration de pain et pour 4 deniers de vin par jour à chaque travailleur (5). En sept jours, 456 livres 13 sols étaient dus de ce chef au boulanger qui avait fait la fourniture (6).

Quelques-uns poussèrent même un peu loin ces sentiments philanthropiques. L'intendant des fortifications, Chantereau, faisait donner 10 sols aux hommes et 6 sols aux femmes qui venaient travailler aux fortifications par corvées. Colbert déclara ces dépenses trop onéreuses pour le Trésor et invita Chantereau à ne distribuer aux corvéables que le pain de munition, « ainsy qu'il s'est toujours pratiqué par le passé (7) ». Enfin, l'intendant de Metz allait même jusqu'à embaucher les

(1) Boislisle, loc. cit., I, p. 525, n° 1863.
(2) P. Clément, *Lettres de Colbert*, V, p. 443.
(3) Arch. de la Vienne, C. 68.
(4) P. Clément, *Lettres de Colbert*, V, p. 102.
(5) P. Clément, loc. cit., V, p. 102.
(6) P. Clément, loc. cit., V, p. 102, note 1.
(7) P. Clément, loc. cit., V, p. 151, 158 et note 1.

soldats, à raison de 7 sols et demi par jour, pour travailler aux défenses de la place, afin de permettre aux corvéables d'aller finir leurs vendanges. Colbert paraît avoir été partisan de ce système qui fut fréquemment préconisé après l'adoption définitive de la corvée royale (1).

Toutefois, bien qu'il dût, dans plusieurs cas, autoriser les intendants à faire usage des corvées, le contrôleur général se montrait assez sceptique à l'égard des résultats qu'on pouvait en attendre (2), et il ne les employait guère que lorsqu'il ne pouvait mieux faire, c'est-à-dire dans des cas spéciaux, exceptionnels ou temporaires (3). Aussi recommandait-il d'examiner avec soin ce que le même ouvrage pouvait coûter, soit que l'on fît usage des corvées, soit qu'on le donnât à l'entreprise ; et s'il devait en coûter davantage, de recourir à l'adjudication : il préférait encore ce système, à condition, toutefois, que la différence de prix ne fût pas par trop excessive (4).

Colbert semble surtout avoir prévu quelle source d'abus serait pour plus tard la généralisation d'un pareil système, et combien par l'effet des inégalités sociales la corvée deviendrait onéreuse et odieuse aux peuples (5). Il écrivait dès 1677 à Chantereau : « Prenez garde que sous ce prétexte (des corvées), il ne se fasse aucune friponnerie par qui que ce soit (6) », et il faut reconnaître que, dès l'origine, ses craintes furent assez justifiées. M. de Marillac, intendant du Poitou, dut l'avertir, en 1680, qu'un sieur Beaudoin, sous prétexte d'une commission qui lui avait été délivrée par la chambre du Trésor à Paris pour faire exécuter par corvées des réparations aux grands chemins, s'était livré à des violences et à des vexations sur les populations requises. Beaudoin fut jugé par l'intendant et condamné aux galères : l'instruction de son procès révéla

(1) P. Clément, *Lettres de Colbert*, V, p. 123.
(2) P. Clément, loc. cit., IV, p. 448.
(3) P. Clément, loc. cit., IV, p. 560.
(4) P. Clément, loc. cit., V, p. 133.
(5) P. Clément, loc. cit., IV, p. 514.
(6) P. Clément, loc. cit., V, p. 191.

qu'un certain nombre de gens se livraient sous le même prétexte à de semblables excès (1).

Aussi Colbert ne cessait-il de recommander aux intendants une surveillance toute particulière des corvées, afin d'éviter ces abus, et d'informer directement le roi par des mémoires, au cas où il viendrait à s'en produire (2).

Il dut en outre combattre énergiquement une tendance fâcheuse qui ne tarda pas à se manifester dans l'application du nouveau régime. Des personnages influents s'empressèrent, en effet, de présenter des réclamations tendant à faire exempter de la corvée les habitants de leurs terres ou à se faire exonérer eux-mêmes de la charge qui leur était imposée de loger les corvéables.

Consulté sur ce point par les intendants, Colbert répond que leur « seul intérêt doit être de rendre justice également à chacun, sans nulle autre considération », et que de quelque côté que leur viennent ces sortes d'instances, ils ne doivent point y déférer pour qui que ce soit (3). La plupart de ces réclamations n'étaient d'ailleurs soulevées par les seigneurs que dans le but d'accaparer pour eux-mêmes la totalité du travail des corvées. De nombreux abus s'étaient produits en ce sens de la part de quelques gentilshommes, notamment en Limousin, où ceux-ci passaient pour « faire un grand nombre « de vexations sur les peuples », sous prétexte de corvées (4). De même, dans la baronnie de Ruffec, les tenanciers du duc de Saint-Simon ayant demandé à être soulagés de corvées qui leur étaient imposées en violation de leurs anciens titres d'affranchissement, un grand nombre d'entre eux furent condamnés au bannissement : un fugitif fut, paraît-il, dévoré par les chiens des sergents (5).

Colbert enjoignit aux intendants de réprimer énergiquement ces excès, et de faire deux ou trois exemples « contre « les gentilshommes marqués pour diverses sortes de vio-

(1) P. Clément, *Lettres de Colbert*, IV, p. 513.
(2) P. Clément, loc. cit., IV, p. 512 ; V, p. 84, et *passim*.
(3) P. Clément, loc. cit., V, p. 66 et 120, note 3.
(4) P. Clément, loc. cit., II, p. 172 ; IV, p. 74 et 143.
(5) Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, I, p. 53, n° 198.

« lences qu'ils commettent dans leurs terres », afin de remettre, par ce moyen, les autres dans le devoir (1).

En même temps, il faisait parvenir aux intendants que la nécessité obligeait à faire usage des corvées, des instructions tendant à réprimer toute tentative d'exemption de la part des corvéables. En 1677, notamment, sur 200 paysans que M. de Miromesnil, intendant de Châlons, avait envoyés travailler aux fortifications de Verdun, à raison de 12 sols par jour, 60 seulement étaient restés sur les ateliers, tous les autres ayant déserté (2). De même, en 1698, les paroisses commandées pour travailler par corvées à l'entretien de la digue établie entre Mons et Beauvoir-sur-Mer, dans la généralité de Poitiers, refusèrent de s'exécuter, malgré les amendes prononcées contre les défaillants ; elles demandaient que ces réparations fussent mises à l'entreprise et adjugées au rabais. Le roi, peu partisan des corvées, et jugeant que dans ce cas le travail gagnerait à être exécuté par des entrepreneurs, permit à l'intendant de la généralité de faire procéder à l'adjudication aux frais des paroisses intéressées (3).

Les corvéables étaient en effet convoqués légalement, en vertu d'un ordre du roi qui sanctionnait celui de l'intendant (4), en vue de travaux d'intérêt général pour l'exécution desquels leur concours était jugé indispensable : il était donc nécessaire que tous, sans exeption, fussent présents sur les ateliers au jour indiqué.

Aussi Colbert exige-t-il que s'il a été reconnu nécessaire de commander des corvées, celles-ci soient rigoureusement exécutées. En 1674, craignant une descente des Anglais dans l'île de Ré (5), il autorise l'intendant de Rochefort à contraindre les habitants de cette île à travailler par corvées aux travaux de réparation du fort de La Prée ; il lui permet en

(1) P. Clément, *Lettres de Colbert,* II, p. 282.

(2) P. Clément, loc. cit., V, p. 199.

(3) Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, I, p. 493, n° 1764. — Il fut procédé à l'adjudication, et l'intendant comprit dans le même travail deux ponts de bois qui servaient à la paroisse de Beauvoir. — Le receveur général fit l'avance des fonds.

(4) Clément, loc. cit., V, p. 443.

(5) P. Clément, *Lettres de Colbert,* V, p. 104, note 1.

outre d'employer ceux de l'île d'Oléron ou même ceux de la terre ferme, s'il le juge nécessaire (1). « Mon intention, écrit « en 1671 Louis XIV au gouverneur de Honfleurs, mon inten- « tion est que vous obligiez les habitants qui sont aux environs « de ma dite ville (de Honfleurs) de s'y rendre pour travailler « au curement du port par corvées, ainsi qu'ils y sont obli- « gés (2). » Les intendants étaient autorisés, en cas d'insuffi- sance, à faire venir les paysans de 5, 6 et même 10 lieues à la ronde, ou d'aussi loin qu'ils pouvaient, en une journée, se rendre sur le lieu des travaux (3).

Au début, les corvéables étaient employés en masse, sans affectation de tâches. La conséquence fut que le travail utile obtenu était peu considérable (4). Colbert conclut à la néces- sité d'assigner des tâches déterminées à chaque paroisse requise, « afin, dit-il, que celles qui auront le plus tôt achevé « soyent aussi le plus tôt soulagées. (5) » Il ne cesse de revenir sur les bons résultats qu'on est en droit d'attendre de l'em- ploi de cette méthode qui, nous le verrons, devint la règle pour la corvée royale (6).

Mais, répétons-le, ce n'est que pour des cas exceptionnels et dans des limites très étroites, que Louis XIV et Colbert autorisèrent l'emploi de la corvée pour l'exécution des tra- vaux publics. En dehors de ces exceptions, imposées par les circonstances, et notamment à l'égard des travaux d'entre- tien et de réparation de la voirie, le roi et son ministre ne voulurent point l'admettre malgré l'extrême délabrement des chemins (7).

L'autorité paraît d'ailleurs s'être moins préoccupée, à cette époque, de créer de nouvelles routes que d'entretenir et de réparer celles qui existaient déjà. Des travaux plus consi- dérables auraient en effet conduit le roi à autoriser, dans une

(1) P. Clément, *Lettres de Colbert*, V, p. 93 et 94.
(2) P. Clément, loc. cit., IV, p. 456.
(3) P. Clément, loc. cit , V., pp. 68, 71, 73.
(4) P. Clément, loc. cit., V, p. 74.
(5) P. Clément, loc. cit., p. 103, note 2.
(6) P. Clément, loc. cit., IV, pp. 481, 541 ; t. V, pp. 74, 103, 151, 158.
(7) Boislisle, *Corresp. des contrôl: gén.*, t. I, p. 6, n° 24 ,note.

plus large mesure et malgré sa répugnance pour ce système, l'application de la corvée. D'autre part, laisser à la charge des riverains, riches privilégiés, le soin de ces travaux, n'était pas le fait du gouvernement aristocratique de Louis XIV ; ceux-ci, d'ailleurs, n'auraient pas manqué de protester. On ne pouvait donc songer qu'à maintenir en bon état les routes existantes au moyen defonds modiques mis par le Trésor à la disposition des intendants et d'impositions locales levées sur les populations (1).

Ces ouvrages étaient exécutés par des entrepreneurs, en conséquence d'adjudications au rabais, en séance publique et à la criée, passées avec eux par les soins de l'intendant.

Les ressources destinées à payer les entrepreneurs étaient de plusieurs sortes.

La principale consistait dans l'*Etat du roi pour les ponts et chaussées* (2). L'état du roi avait pour origine les allocations faites sous les règnes précédents, et notamment sous Henri IV, à titre exceptionnel, pour l'exécution de certains travaux. A partir de Colbert, ces allocations devinrent annuelles et durent être régulièrement payées sur ordonnance royale par les receveurs généraux des finances, entre les mains des trésoriers des ponts et chaussées. L'état du roi comprenait les sommes destinées aux travaux prévus l'année précédente par l'intendant de chaque généralité. Il était dressé au commencement de chaque année, sous les yeux du roi, en conseil des finances (3).

(1) Boislisle, *Corresp. des cont. gén.*, t. I, p. 125, n° 478, et réponse du 7 novembre.

(2) La centralisation administrative à l'égard des chemins publics, et notamment en ce qui concerne les ressources qui leur étaient affectées par le Trésor, ne s'étendait pas aux provinces de pays d'Etat, mais seulement aux pays d'élection plus directement régis par l'administration centrale. Dans les pays d'Etat, « le roi ne faisait jamais de fonds pour les « ouvrages publics, mais se bornait à exciter les députés aux états d'y « donner ordre et même de faire visiter tous les chemins et faire les « réparations nécessaires pour la commodité publique ». — Lettre de Colbert à l'intend. de la généralité de Bordeaux, 16 août 1683. — P. Clément, loc. cit., IV, p. 561. — De Luçay, *Les assemb. prov. sous Louis XVI*, p. 117.

(3) Vignon, loc. cit., I, pp. 72 et 73.

Les ouvrages imprévus et qu'il était nécessaire de faire exécuter en cours d'exercice étaient soldés sur des *Ordonnances particulières au trésor royal*, seconde catégorie de ressources fournies par l'Etat (1).

Une troisième catégorie de ressources était comprise sous la dénomination de *Fonds par impositions spéciales*. Il s'agissait ici des recettes locales, en tête desquelles il faut placer le produit des octrois (2). Il faut aussi y faire figurer la main-d'œuvre fournie plus ou moins spontanément par les intéressés. Aucune imposition de cette nature ne pouvait être levée sans l'autorisation du roi, expliquée par une commission scellée du grand sceau (3).

Dès le mois de novembre 1662, Colbert informe les trésoriers de France à Poitiers que le roi fait fond dans son état de la somme de 2.500 livres pour les réparations à exécuter sur les grands chemins de cette généralité. Il leur recommande la plus grande économie, et les invite à lui fournir sur les travaux qui auraient été exécutés un rapport qui sera soumis au roi. Celui-ci se propose d'affecter ultérieurement une somme plus considérable aux travaux, s'il juge que les fonds ont été judicieusement employés, l'intention de Sa Majesté « estant de rétablir les ouvrages publics pendant le temps « qu'il plaira à Dieu de la faire jouir de la paix (4) ». Une circulaire du 11 janvier 1679, écrite aux commissaires départis dans les généralités pour avoir l'état des ouvrages publics faits en 1678, et de ceux à exécuter en 1679, annonce que des fonds ont été mis à la disposition des intendants pour l'entretenement de ces ouvrages. Les intendants sont en conséquence invités à faire parvenir sans retard l'état des travaux déjà exécutés. Le 7 février suivant (5), le contrôleur général

(1) Une imposition de cette nature s'élevant à la somme de 30.000 liv. fut faite en 1681 dans la généralité de Metz pour permettre la continuation de travaux de voirie. — P. Clément, *Lettres de Colbert*, IV, p. 497.

(2) P. Clément, *Lettres de Colbert*, V, p. 75. — Id. *Hist. de Colbert*, loc. cit., p. 135.

(3) P. Clément, *Lettres de Colbert*, IV, p. 513 (lettre du 16 nov. 1680).

(4) Arch. de la Vienne, série C, liasse 206.

(5) P. Clément, *Lettres de Colb.*, IV, p. 477.

presse les intendants d'Amiens, d'Orléans et de Poitiers, de ne pas différer davantage l'envoi des mémoires réclamés, afin que le roi puisse régler les fonds qu'il désire affecter aux travaux. Enfin, par une circulaire du 24 janvier 1680, Colbert prie l'intendant de la généralité de Poitiers de lui faire parvenir l'état des ouvrages restant à faire dans sa généralité, afin de permettre au roi d'y affecter les fonds nécessaires (1).

En dehors des fonds qui leur étaient versés par le Trésor, les provinces devaient subvenir aux frais d'entretien de la voirie, au moyen d'impositions locales levées à cet effet dans chaque généralité (2). « Je crois que vous avez raison, écri-« vait, en 1680, à l'intendant de Metz, le contrôleur général, de « dire que les corvées causent toujours beaucoup d'inconvé-« nients ; ainsy, vous pourrez examiner ce que votre généralité « peut porter tous les ans par impositions pour les ouvrages « publics » (3). Quelques provinces, dont les chemins étaient particulièrement en mauvais état, demandèrent spontanément qu'en raison de l'insuffisance des fonds qui leur étaient alloués pour l'entretien des routes, il leur fût permis de s'imposer elles-mêmes pour faire exécuter des réparations nombreuses et urgentes, et se procurer ainsi la facilité d'un commerce devenu impraticable par les mauvais temps (4).

C'est au produit des octrois que les provinces demandèrent la plus grande partie de ces ressources locales ; mais elles ne pouvaient en disposer sans une autorisation préalable du pouvoir central. En 1673, notamment, Colbert autorisa l'intendant de la généralité de Poitiers à se servir, pour payer l'adjudication des travaux de réparation à effectuer au château de Niort, du fonds de 5.420 livres resté entre les mains des receveurs des deniers d'octroi de cette ville ; il lui fit en même temps parvenir un arrêt pour qu'il pût se faire payer cette somme, sur ses ordonnances, par les receveurs (5). Mentionnons enfin l'autorisation donnée en 1675 à l'intendant

(1) Vignon, I, p. just., p. 190.
(2) Clément, *Lettres de Colbert,* IV, p. 535.
(3) P. Clément, *Lettres de Colbert,* IV, p. 509.
(4) Boislisle, *Corresp. des cont. gén.*, I, p. 506, n° 1803.
(5) P. Clément, *Lettres de Colbert,* V, p. 75.

de la même généralité, de faire procéder à l'adjudication, au plus offrant, du droit de 20 sols levé sur chaque bateau passant par une écluse des environs de la même ville de Niort et destiné à couvrir les frais d'entretien de cette écluse (1).

De ces quelques correspondances relatives au Poitou, que nous n'avons citées qu'à titre d'exemples, ainsi que de beaucoup d'autres, analogues, qu'il nous a été donné de parcourir (2), il résulte que Colbert s'efforça toujours de faire prévaloir le système de l'adjudication dans l'exécution des travaux publics en général, et particulièrement en ce qui concerne l'entretien des voies de communications, en mettant à la disposition des provinces des fonds dans la mesure que lui permettaient les ressources de l'Etat, et en recommandant de les employer avec la plus stricte économie.

Cette dernière recommandation se rencontre fréquemment dans la correspondance de Colbert : c'est que s'il se méfiait des corvées, le contrôleur n'avait pas non plus une très grande confiance dans la fidélité des entrepreneurs. Aussi, ne cesse-t-il de prescrire aux intendants de faire visiter avec soin les ouvrages livrés par les adjudicataires, et au cas où ceux-ci n'auraient pas rempli leurs engagements, de les obliger à y satisfaire (3). « Je vous recommande, écrivait-il « dans sa circulaire du 1er février 1679 aux intendants « d'Amiens, d'Orléans et de Poitiers... je vous recommande de « tenir soigneusement la main que les entrepreneurs des « entretenements des ouvrages faits, exécutent ponctuelle- « ment les conditions de leurs marchés, rien n'étant plus « utile pour la commodité publique que de bien entretenir « les grands chemins en sorte qu'ils soient toujours bien « roulants (4). »

Les sommes fournies par le Trésor étaient en réalité fort peu de chose, comparativement à ce qu'il aurait fallu pour

(1) P. Clément, loc. cit., IV, p. 465.

(2) Citons notamment la lettre du 10 avril 1680 à l'intendant de Metz, allouant 10.000 écus pour la réparation du chemin de Verdun à Metz. — P. Clément, *Lettres de Colbert*, IV, p. 497.

(3) P. Clément, *Hist. de Colbert*, pp. 132 et 133.

(4) Vignon, loc. cit., I, p. just., p. 166.

mener à bien l'œuvre de reconstitution du service vicinal, mais c'était déjà le point de départ d'une sensible amélioration dans ce service, si l'on songe à l'absence presque totale d'allocation pendant les années précédentes.

Le contrôleur général put en outre, par ce moyen, éviter aux agriculteurs les travaux pénibles de la corvée et, dans une certaine mesure, les impositions spéciales destinées à l'entretien de la voirie.

Aussi, grâce à une sage économie et un esprit de suite incomparable, put-il porter à 425.342 livres, en 1683 (1), la somme allouée par le Trésor pour les travaux publics, chiffre que, grâce à la paix, son successeur put encore augmenter pendant les deux ou trois années suivantes.

En 1683, l'année même de la mort de Colbert, la généralité de Poitiers reçut de l'état du roi, pour l'exécution de ses travaux publics, 11.723 livres, dont1. 137 pour l'entretien des routes, plus 2.570 livres fournies sur ordonnances particulières au trésor royal pour travaux imprévus. L'année suivante, le Trésor fournissait pour l'exécution des travaux prévus de la généralité la somme de 6.474 livres 17 sols, dont 1.474 livres 17 sols pour l'entretien des routes, plus 8.000 livres pour ouvrages divers imprévus : soit une augmentation totale de 181 livres 17 sols sur l'année précédente. 4.350 livres d'impositions spéciales pour ouvrages divers furent ordonnées la même année par arrêt du conseil. Cette mesure paraît d'ailleurs avoir été assez rarement adoptée pour le Poitou. De 1683 à 1700, nous ne relevons, en effet, d'impositions de cette nature que pour les années 1684 avec 4.350 livres, 1687 avec 3.376 livres, 1691 avec 2.625 livres, et 1697 (2).

Est-ce à dire que les fonds servis par l'Etat suffisaient en toute autre circonstance à l'exécution des ouvrages, et que des

(1) Extrait du « Registre de la recette et dépenses des fonds faits..... pour la réparation des ouvrages publics des généralités du royaume, du 30 janvier 1683 », publié par Vignon, loc. cit., I, p. just., pp. 336 et suiv.

(2) Extrait du « Registre de la recette et dépenses des fonds faits... pour les réparations et ouvrages publics des généralités du royaume, du 30 janv. 1683 », publié par Vignon, loc. cit., I, p. just., pp. 336 et suiv.

travaux de corvée, au moins partiels et momentannés, ne furent jamais exigés en Poitou avant l'adoption définitive et la généralisation du système de la corvée royale par Orry ? — Nous ne le pensons pas (1). Mais nous sommes fondés à conclure, de l'étude qui précède, que si la corvée fut employée dans la généralité de Poitiers sous l'administration de Colbert, ce ne fut qu'à titre exceptionnel, pour de pressants travaux de réparations.

Nous allons voir qu'après la mort de Louis XIV, le principe de l'adjudication préconisé par son ministre dut être abandonné, sous peine de voir disparaître les communications du royaume, et que la triste situation financière de la France contraignit un autre ministre de faire de la corvée pour l'entretien des routes l'objet d'une mesure générale d'ordre administratif.

(1) Dans son ordonnance du 10 février 1751, portant règlement pour les travaux et corvées à faire sur les grands chemins de la généralité de Poitiers, M. de Blossac fait allusion à un arrêt du conseil du 3 mai 1720, pour imposer aux habitants l'obligation de participer aux travaux des routes de la province.

# CHAPITRE V

## INSTITUTION DE LA CORVÉE ROYALE PAR ORRY.

### § 1er. — *Régime de la corvée royale.*

Etat des chemins publics à la fin du règne de Louis XIV. — Les réparations deviennent insuffisantes. — Nécessité de créer de nouvelles routes. — Impossibilité pour l'Etat de prendre à sa charge exclusive les travaux des routes. — Généralisation du système de la corvée. — « Mémoire sur la conduite du travail par corvées. » — Instruction de 1738 et institution officielle et définitive de la corvée royale.

Les conséquences du système adopté par Colbert en matière de chemins publics ne se firent pas attendre.

Nous avons vu que le contrôleur général, peu partisan des corvées, s'était borné à faire procéder aux réparations les plus urgentes en affectant à cet objet des fonds sur le trésor royal. Or, ces réparations incessantes, s'exerçant sur les routes ou des parties de routes, ne pouvaient aboutir à des résultats sérieux et tendaient plutôt à les détériorer davantage. Dès 1685, l'intendant de Hainault signalait cet état de choses dans un mémoire sur l'état des chemins publics. D'après lui, les chemins étaient, en général, dans des conditions si déplorables, que les réparations étaient insuffisantes et qu'il faudrait plutôt les refaire en entier : « Les communications, ajoutait-il, « sont devenues impossibles presque partout, non seulement « pour les voitures, mais même pour les cavaliers. » Il dénonçait en outre l'incurie des seigneurs péagers, et même du pouvoir royal, qui, bien qu'exerçant des droits excessifs sur les routes, ne faisaient rien pour les entretenir, bien que ces droits ne fussent établis que dans ce but. Aussi, réclamait-il

énergiquement la suppression des péages ; quant aux ressources qui seraient indispensables pour la réfection complète des grands chemins, il ne voyait qu'un seul moyen pratique de se les procurer : c'était d'y employer le revenu des terres seigneuriales (1).

On conçoit quel accueil dut trouver auprès du gouvernement de Louis XIV une semblable proposition.

Partout, d'ailleurs, les mêmes réclamations se faisaient entendre.

L'intendant d'Orléans se plaignait, en 1686, du mauvais état de la grande chaussée dépendant de sa généralité depuis Etampes jusqu'à Artenay, et qui pourtant était entretenue aux frais du roi : « Je l'ai trouvée, dit-il, dans le plus meschant « état que je ne l'ay vue depuis un grand nombre d années que « je passe par ce chemin (2) ».

Mêmes protestations de la part de l'intendant de Paris en 1701 (3).

Enfin, en 1715, à la fin du règne de Louis XIV, l'abbé de Saint-Pierre constate dans une brochure ayant pour titre *Mémoire pour perfectionner la police des chemins* qu'il y a en France, à son époque, un très grand nombre de routes impraticables durant la plus grande partie de l'année. Il propose, pour y remédier et rétablir la libre circulation, d'exiger le concours simultané des riverains et de l'administration : les premiers feraient les travaux les plus simples, les travaux d'art restant à la charge de l'Etat (4). Nous savons que ces riverains n'étaient le plus souvent que de riches propriétaires fonciers jouissant de tous les privilèges, et ce que l'on pouvait attendre d'eux. Quant au pouvoir central, il ne pouvait disposer de sommes assez considérables pour entreprendre seul la tâche si onéreuse du rétablissement de toutes pièces des voies de communications.

Dans la généralité de Poitiers, la situation n'était pas moins

(1) Boislisle, *Corr. des cont. gén.*, I, p. 53, n° 201.
(2) Boislisle, loc. cit., I, p. 73, n° 284.
(3) Boislisle, loc. cit., II, p. 77, n° 283.
(4) V. Vignon, loc. cit., t. II, p. justif., tit. III, ch. II, § 4, A.

lamentable, et se compliquait de l indifférence et de la mauvaise volonté des habitants.

Moreau de Beaumont, qui fut intendant de cette province en 1749 et 1750, dut rendre, en 1749, une ordonnance pour rappeler ses administrés à l'observation des règlements antérieurs sur la police des chemins que ceux-ci avaient totalement négligés. On y voit que les habitants des campagnes rendaient la circulation impossible en déposant sur les routes toutes sortes de décombres qui les transformaient en bourbiers ; quelques-uns y creusaient de grands trous dont ils extrayaient le terreau pour leur usage personnel, et qu'ils transformaient ensuite en mares et en abreuvoirs. D'autres poussaient leurs sillons jusque sur l'assiette du chemin. Les routes de la généralité se trouvaient tellement rétrécies par les usurpations, que deux voitures venant en sens contraire ne pouvaient y passer. Enfin, elles étaient en beaucoup d'endroits tellement défigurées, que les voyageurs avaient peine à les reconnaître (1).

De simples réparations étaient donc désormais insuffisantes pour rendre aux routes la viabilité désirable, il était indispensable de les refaire complètement.

De plus, leur nombre n'était plus en rapport avec les besoins nouveaux qui étaient nés de l'extension de l'activité économique de la France, et il était urgent d'en créer d'autres.

Mais, pour parfaire ces immenses travaux, il aurait fallu à l'administration centrale des ressources pécuniaires dont elle était loin de disposer. Les guerres de Louis XIV, en effet, avaient gravement compromis la situation financière du royaume ; l'effroyable banqueroute qui en 1720 mit un terme aux opérations hasardeuses du banquier Law avait achevé de ruiner le peuple, déjà écrasé sous le poids des impôts et en butte aux exactions des collecteurs et à la rapacité des fermiers généraux.

Nous savons comment certains intendants, aux prises avec

(1) Ordonn. de M. l'Intendant de la généralité de Poitiers du 20 avril 1749, *Recueils Poitevins*, in-4, t. XVII, n° 36. V. p. justif., n° 3.

des difficultés financières de cette nature, et dans le but de se procurer des ouvriers plus ou moins volontaires pour l'exécution des grands travaux de défense qu'ils avaient à entreprendre, étendirent au service du roi, et avec l'approbation de celui-ci, l'application du système de la corvée féodale. Aussi, voyons-nous la corvée pour les travaux publics définitivement établie dans les provinces frontières : d'abord en Alsace en 1717, puis dans la généralité de Soissons par Orry, vers 1726 et son successeur Richer d'Aube. Orry l'établissait encore en Hainault, dont il avait été nommé intendant après son départ de la généralité de Soissons, et dont il conserva l'administration jusqu'à 1730, époque où il fut nommé contrôleur général des finances. Enfin, de semblables établissements eurent lieu en 1729 dans la généralité de Châlons ; en 1733 dans la province de Bresse, et lorsque vers 1736 Orry eut pris pleine et entière possession de sa nouvelle charge, la corvée royale se trouva en vigueur dans presque toutes les provinces régies par l'administration centrale (1).

Le nouveau contrôleur général ne pouvait en effet manquer de favoriser l'extension d'un système qu'il avait appliqué lui-même avec succès et dont il avait été en mesure de reconnaître les avantages. Un document des archives départementales de la Vienne nous montre qu'avant la généralisation de la corvée royale à l'égard des chemins en 1738, le contrôleur général s'efforcait d'en introduire le principe dans les provinces chaque fois que l'occasion se présentait de faire prévaloir son opinion. Il s'agit d'une pièce manuscrite, revêtue de la signature d'Orry et datée de Versailles, 30 décembre 1732. Cette lettre invitait l'intendant de la généralité de Poitiers à faire procéder, par voie de corvées, aux réparations de la digue de la Tranche, située entre la côte et l'île de Ré, et de désigner pour l'exécution de ce travail huit des paroisses voisines les plus intéressées à sa conservation (2).

Mais jusqu'à 1738 la réglementation des corvées et la fixation du nombre de journées de travail étaient laissées à l'ar-

(1) Vignon, loc. cit., III, pp. 5 et suiv.
(2) Arch. de la Vienne, C. 40, n° 109. V. p. justif., n° 2.

bitraire des intendants. Aussi, quelques-uns de ces derniers, pris d'un beau zèle, allèrent-ils jusqu'à exiger 40 et 50 jours de travail par an de chaque corvéable (1).

Une réglementation générale devenait dès lors nécessaire, tant pour prévenir les abus qui pourraient se produire dans le fonctionnement des corvées, que pour tirer tous les avantages possibles de cette institution.

La première tentative faite en ce sens résulte d'un document anonyme, d'allure officieuse, adressé en 1737 aux intendants, et intitulé : *Mémoire sur la conduite du travail par corvées* (2). Ce mémoire ne paraît avoir été rédigé que pour préparer l'apparition d'une instruction plus complète qui vint, en 1738, consacrer définitivement le principe de la corvée royale.

Le *Mémoire sur la conduite du travail par corvées* commençait par déclarer que, sans l'emploi de ce genre de travail, il était impossible de parvenir à l'entière réparation des chemins, mais que ce moyen devait être d'autant plus ménagé, qu'en l'employant sagement il serait infiniment avantageux au commerce, tandis que si l'on en abusait, il pourrait devenir la source d'innombrables abus aussi préjudiciables à l'Etat qu'aux corvéables eux-mêmes. Ceux-ci ne faisaient d'ailleurs, en exécutant les corvées, que payer une très légitime imposition, étant les premiers à en retirer les bénéfices. Motif insuffisant pour justifier l'emploi exclusif des cultivateurs aux travaux des grands chemins ; car si les agriculteurs retirent un avantage du bon état des routes, qui ouvrent des débouchés à leurs produits, le pays tout entier profite du bien-être économique qui est la conséquence de la circulation plus active des richesses : les grands propriétaires fonciers, par la plus-value qui en résulte pour leurs domaines ; les habitants des villes, par une impulsion nouvelle donnée au commerce et à l'industrie.

Le *Mémoire* déterminait, en outre, la nature des travaux

(1) Vignon, loc. cit., III, pp. 6 et 19.

(2) Arch. du minist. des trav. publ., documents sur les corvées, — cité par Vignon, loc. cit., III, p. 7.

qui devraient faire l'objet des corvées. On devait se borner à faire exécuter par les corvéables les travaux de terrassement (1) et d'apport des matériaux à pied d'œuvre. Les travaux d'art devaient être adjugés à des entrepreneurs. Les habitants devaient être appelés à la corvée de quatre lieues de distance à droite et à gauche de la route. Les fermiers, métayers et laboureurs des ecclésiastiques et des gentilshommes devaient y être employés comme ceux des simples bourgeois. La répartition du travail était faite par l'ingénieur entre les paroisses, eu égard au nombre de leurs corvéables (2). Le nombre de journées de travail exigibles par an était de 30 par chaque contribuable ; ceux-ci devaient être convoqués sur les ateliers par des mandements des commissaires départis, au printemps et à l'automne. Le *Mémoire* autorisait ces derniers à « commander les enfants de tout sexe au-dessus « de 12 ans » pour transporter les matériaux sur les ateliers : presque tous les intendants s'abstinrent d'ailleurs d'appliquer cette mesure rigoureuse (3). Enfin, les corvéables avaient droit au gîte « sur la paille fraîche » chez l'habitant, et les mutins devaient être saisis et emprisonnés par les cavaliers de la Maréchaussée.

L'année suivante, une instruction générale d'Orry établissait d'une manière officielle et définitive la corvée pour la création et l'entretien des routes, dans tout le royaume (4).

Quelques dispositions nouvelles trouvèrent place dans cette instruction. Bornons-nous à mentionner les deux plus impor-

(1) A cette époque, certaines parties de routes étaient pavées. Ce pavage n'était pas exécuté par les corvéables ; il était à bon droit considéré comme ouvrage d'art et exécuté par les entrepreneurs sous la conduite des agents des ponts et chaussées. En dehors des travaux de réparation, les corvéables ne participaient à l'établissement de nouvelles routes que pour la construction des chaussées de cailloutis. — Voir sur ce point le « Mémoire ».

(2) C'est ce qu'on appelait la répartition suivant les *forces* des paroisses.

(3) Th. Ducroq, *La corvée des grands chemins*, 1882, p. 7.

(4) L'instruction de 1738, en généralisant l'emploi des corvées, rendait celles-ci à leur destination primitive, avec le caractère de charge publique qu'elles avaient à Rome et jusqu'à l'apparition du régime féodal.

tantes. D'abord, il fut décidé que la distance de quatre lieues proposée par le *Mémoire*, ayant été trouvée trop pénible pour les corvéables, celle-ci serait réduite à trois « pour les corvoyeurs à bras », mais maintenue à l'égard des voitures. Il fut interdit en outre aux corvéables de se racheter de la corvée à prix d'argent.

Nous n'insistons pas pour le moment sur l'importance capitale de cette dernière disposition ; nous aurons l'occasion d'y revenir au cours de cette étude.

### § 2. — *Nature juridique de la Corvée royale.*

Nouveaux caractères de la corvée. — La corvée royale, service personnel dû à l'Etat sous forme de taxe en nature additionnelle à la taille. — Conséquences de ce principe. — La corvée ne frappe ni les propriétaires fonciers, ni les habitants des villes. — La corvée ne peut être payée en argent. — Elle n'est pas un impôt véritable. — Limitation arbitraire de sa durée. — Application de l'instruction de 1738 par les intendants. — Motifs qui ont poussé Orry à préférer la corvée à un nouvel impôt.

L'institution de la corvée royale eut pour conséquence de faire peser sur les populations rurales une charge nouvelle, dont les caractères différaient essentiellement de ceux de la corvée seigneuriale qui l'avait inspirée.

La corvée royale ne donnait pas, en effet, quittance de la corvée seigneuriale (1), et les auteurs du XVIII[e] siècle distinguent dès lors nettement deux sortes de corvées : les corvées « particulières », dues au seigneur pour son utilité propre, « en vertu de la coutume, d'un titre spécial ou d'une posses-

(1) Un juge d'Entre-deux-Mers avait élaboré en 1701 un projet d'édit supprimant d'une manière définitive les corvées au profit des seigneurs, en se fondant sur ce que celles-ci étaient très souvent exigées sans modération ou sans titre. Le projet portait, outre l'abolition complète et définitive de la corvée seigneuriale, la réserve de ce droit au profit du roi ou de ses mandataires réguliers, mais dans la limite de deux journées seulement par an.

Une telle proposition paraissait alors si étrange, que l'intendant de Bordeaux, en envoyant, le 14 mai 1701, ce projet au contrôleur général Chamillart, ajoutait que l'auteur ne paraissait pas jouir de toutes ses facultés.

« sion en tenant lieu », et les corvées « publiques », c'est-à-dire la corvée royale, exigées pour « le service de l'Etat ou « l'intérêt commun d'une province, d'une ville ou d'une « communauté d'habitants ». Le roi seul peut ordonner les corvées publiques quand il le juge nécessaire pour l'exécution des travaux d'intérêt général, tels que la construction ou la réparation des ponts, des chaussées ou des chemins (1).

Mais en même temps qu'ils étendaient au service du roi le principe de la corvée seigneuriale, les intendants, et après eux les pouvoirs publics, négligèrent de lui conserver les caractères qu'elle avait présentés jusque-là.

Nous avons vu qu'à son origine et dans le droit des coutumes, la corvée était une charge exclusive de la propriété foncière et l'une des conséquences du contrat féodal : tout propriétaire foncier, quel qu'il fût, devait la fournir en personne ou à ses frais. Henri II et Louis XIII s'étaient inspirés de ces principes en décidant que l'entretien des routes serait désormais à la charge des propriétaires riverains : la substitution définitive de la royauté dans l'exercice des droits féodaux justifiait amplement cette mesure. Quant au droit laissé au seigneur d'exiger de ses sujets des prestations en nature, il ne constituait plus, en fait, qu'un privilège de caste accordé par le roi.

Mais Louis XIV et Colbert n'ayant pas voulu admettre le principe de l'entretien des routes par la propriété foncière, le gouvernement de Louis XV fut fort en peine, lorsque le Trésor n'étant plus en état de fournir les ressources nécessaires à l'accomplissement des immenses travaux de voirie devenus indispensables, il dut trouver un moyen de les faire exécuter. L'établissement d'un impôt général frappant la propriété foncière devait forcément atteindre les privilégiés qui n'auraient pas manqué de faire entendre, à cette occasion, les doléances qu'ils présentèrent plus tard au roi, lorsqu'en 1776 il fut question de supprimer la corvée. On ne pouvait songer, non plus, à créer de nouveaux impôts.

(1) Diderot et d'Alembert, v° *Corvée*. — Guyot, *Répertoire de jurisprudence*, 1784, v° *Corvée*.

On tourna la difficulté en faisant de la corvée royale une sorte de taxe *en nature* additionnelle à la taille. Or, celle-ci ne frappait que les roturiers ; son vice fondamental, qui résidait dans l'injustice des exemptions accordées aux nobles, au clergé et aux autres privilégiés, rejaillit dès lors sur la corvée qui en était devenue le complément (1).

La conséquence de cette conception nouvelle de la corvée fut de proportionner les tâches aux forces des paroisses, c'est-à-dire au nombre des travailleurs taillables dont elles pouvaient disposer, déduction faite des exempts.

On ne saurait voir, en effet, dans la corvée royale, un impôt proprement dit : l'instruction de 1738 en évitait avec soin jusqu'à l'apparence, pour ne pas effrayer les contribuables, déjà surchargés (2). Or, ce but n'aurait pas été atteint si l'on avait proportionné les tâches aux facultés des corvéables ; en un mot, si l'on avait pris pour base de la répartition leur fortune présumée. La conséquence aurait été de mettre les grands propriétaires fonciers dans l'obligation de participer à cette nouvelle charge, et l'autorité centrale ne pouvait ni ne voulait les y contraindre. Ceux-ci d'ailleurs avaient dans les parlements des défenseurs de leurs droits et privilèges, aussi énergiques qu'intéressés.

Ce caractère de taxe ou service personnel se révélait surtout dans l'obligation imposée aux taillables de participer effectivement aux travaux, sans qu'il leur fût permis de se racheter de leurs tâches à prix d'argent. Ce qui était réclamé, c'étaient des travaux de bras ou de transports : tous ceux donc

(1) Il fut d'autant plus facile d'introduire sous ce nouvel aspect le système de la corvée royale, que la corvée seigneuriale dont elle dérivait avait perdu depuis longtemps son caractère primitif de réalité, par suite des abus de pouvoir des seigneurs, et ne constituait plus en fait qu'un simple privilège à leur profit. — En Franche-Comté, au contraire, la corvée seigneuriale ayant gardé son caractère « réel », c'est-à-dire de charge de la propriété, la corvée royale y conserva elle-même ce caractère et fut toujours proportionnelle aux *facultés* des corvéables, c'est-à-dire à leur fortune territoriale, et à ce titre payée par les propriétaires fonciers.

(2) En ce sens, Vuitry, *Etude du rég. fin. de la France avant 1789*, p. 370. — Clamageran, *Hist. de l'impôt*, t. I. — Stourm, *Les fin. de l'anc. rég.*, t. I. — Vignon, loc. cit., III, p. 24.

qui n'avaient pas ces choses à leur disposition propre et immédiate, n'avaient rien à fournir, pas même une contribution équivalente, puisque la corvée n'était pas un impôt. Les habitants des villes se trouvaient dès lors exempts, comme les privilégiés, de participer à l'entretien des voies de communications.

Quant au nombre de journées de travail imposées aux corvéables par l'instruction de 1738, il excédait toute mesure ; on était loin alors de la durée maxima de douze jours que ne devait pas dépasser la corvée féodale. Ce gros inconvénient fut du reste atténué, comme beaucoup d'autres, dans la plupart des généralités.

Empressons-nous, d'ailleurs, de faire remarquer que si la corvée des grands chemins comportait des vices réels, résultant surtout de l'inégalité flagrante de sa répartition, ces vices n'étaient pas, au XVIII^e^ siècle, aussi choquants qu'ils nous paraissent aujourd'hui. L'inégalité avait toujours été admise en France comme l'une des conditions indispensables de la vie sociale, et cette idée était profondément enracinée dans l'esprit des populations. Mais pour que le système du travail gratuit sur les routes fût facilement supporté, il fallait que les intendants chargés d'en assurer l'exécution s'efforçassent, par une administration à la fois ferme et paternelle, d'adoucir les duretés de ce régime, en exigeant partout le travail imposé par la loi, sans violenter les corvéables.

D'autre part, et contrairement à l'opinion généralement émise, sous l'influence des attaques violentes que dirigèrent contre la corvée un certain nombre d'auteurs de la fin du XVIII^e^ siècle, il ne faudrait pas croire que celle-ci fût de la part du pouvoir central l'objet d'une rigoureuse application, et que les habitants des campagnes ne durent quelques adoucissements à ce régime, qu'à la sollicitude exclusive des intendants. Rien en réalité n'est plus inexact, et une enquête administrative, la première en date sur ce sujet, faite par ordre du roi en 1738 (1), prouve que dès l'origine l'autorité royale

(1) Lettre circulaire, du 14 déc. 1738, aux intendants des provinces, concernant la corvée. — Vignon, III, p. just., n° 53.

s'efforça d'améliorer la situation des corvéables et de réduire les travaux aux réparations les plus urgentes.

Une circulaire du contrôleur général Bertin, du 17 janvier 1760, aux intendants (1), nous fait connaître à quelle occasion se manifesta cette intervention du pouvoir central, en même temps qu'elle nous donne une idée de la nécessité qu'il y avait aux yeux de la majorité des intendants d'appliquer, dans les limites d'une sage modération, le système du travail gratuit à l'entretien des voies de communications. Il s'agissait de savoir s'il y avait lieu, en raison des réclamations qu'avait provoquées la corvée des chemins, et en attendant le résultat d'une enquête ordonnée sur ce sujet, de suspendre complètement les travaux commencés.

Bon nombre d'intendants se prononcèrent contre la suspension complète de ce service (2), qui aurait eu pour conséquence d'intercepter les routes, d'entraver le commerce et de rendre illusoires des ouvrages faits à grands frais et qui, faute d'être achevés et entretenus, auraient été entièrement perdus; sans compter que le jour où les plaintes de l'agriculture et du commerce auraient mis l'Etat dans l'obligation de s'occuper à nouveau de la réparation des routes, on aurait dû exiger des peuples un travail infiniment plus considérable que ce que pouvait demander le seul entretien.

Aussi, la circulaire prescrivait-elle aux intendants de faire continuer les travaux de corvées, mais en bornant ce travail *au pur entretien et à ce qui est absolument indispensable pour éviter le risque de perdre ce qui a été fait*, de prendre des mesures pour soulager les corvéables et de n'ordonner au printemps suivant que les corvées rigoureusement nécessaires; enfin de ne pas les exiger, « sous quelque prétexte que ce soit », aux époques des récoltes et des semailles.

Il est également utile de connaître les motifs qui engagèrent Orry à généraliser l'emploi des corvées en leur impri-

(1) Circulaire du 17 janv. 1760, citée par Vignon, loc. cit., III, p. just., n° 58.

(2) Nous ne connaissons pas la réponse de l'intendant du Poitou, M. de Blossac, à cette circulaire, mais la suite de cette étude permet de croire qu'il fut hostile à la cessation des travaux.

mant les caractères nouveaux que nous avons rencontrés dans ce système, si l'on veut en juger avec impartialité les mérites et les inconvénients, en même temps qu'apprécier à leur juste valeur les violentes diatribes qui furent plus tard dirigées contre elles.

Le contrôleur général n'ignorait pas que la corvée donnait toujours des résultats inférieurs à ceux du travail libre ; mais, si, en face de la détresse financière de la France, il la préféra à un nouvel impôt, c'est qu'elle lui parut pouvoir passer relativement inaperçue. Celle-ci, en effet, avait été présentée à l'origine comme ne s'appliquant qu'à des travaux temporaires et de simples réparations. Elle avait été acceptée sous cette forme avec un certain empressement de la part des populations rurales qui, dans le but d'en être débarrassées plus tôt, ne reculèrent pas devant l'obligation de fournir les 40 et 50 journées de travail que leur imposaient certains intendants. Il était dès lors plus facile de généraliser une méthode un peu partout en usage que d'imposer de nouvelles charges pécuniaires aux contribuables, sous forme d'addition à la taille.

De plus, Orry craignait, non sans raison, que les embarras financiers n'engageassent le pouvoir royal à détourner de sa destination normale tout impôt en argent, ce qui aurait gravement compromis l'œuvre de résurrection économique qu'il avait entreprise (1).

Le contrôleur général exprimait plus tard, de la manière suivante, les raisons qui l'empêchèrent d'établir un nouvel impôt et lui firent préférer l'emploi des corvées : « J'aime « mieux, disait-il, leur demander (aux taillables) des bras qu'ils « ont que de l'argent qu'ils n'ont pas : si cela se convertit en « imposition, le produit reviendra au trésor royal ; je serai le « premier à trouver des destinations plus pressées à cet ar-

(1) C'est la même crainte qui portait déjà Colbert à reprocher à l'intendant des fortifications, Chastillon, d'avoir mis entre les mains des gouverneurs et lieutenants du roi l'argent destiné à la réparation et autres ouvrages des fortifications. Il en résultait, d'après lui, l'un ou l'autre des deux inconvénients suivants : ou bien ceux-ci ne faisaient pas procéder aux ouvrages, ou bien ils y faisaient travailler par corvées en conservant l'argent pour eux. — P. Clément, *Lettres de Colbert.*, V, p. 5.

« gent : ou les chemins ne se feront pas, ou il faudra reve-
« nir aux corvées : les exemples de ce qui s'est passé avant
« et depuis par rapport aux fonds très modiques qui s'impo-
« sent pour les ouvrages d'art et les employés, n'autorisent
« que trop cette crainte. »

Daniel Trudaine, directeur général des ponts et chaussées, qui rapporte ces paroles (1) en 1768, déclare qu'il hésite beaucoup lui-même s'il donnera la préférence aux corvées ou à une imposition pécuniaire, et que s'il penche vers ce dernier procédé, ce n'est qu'à la condition que cet impôt sera mieux réparti. Il vise évidemment les propriétaires fonciers et l'extension du système des adjudications sur fonds d'Etat préconisé par Colbert.

Mais l'instruction de 1738 ne posait que des règles très générales. Elle laissait aux intendants des provinces le soin d'en réglementer eux-mêmes l'application et leur attribuait à cet effet des pouvoirs discrétionnaires fort étendus.

Beaucoup de ces derniers, trop sévères ou mal inspirés, interprétèrent dans leur sens le plus rigoureux les idées du contrôleur général.

D'autres, au contraire, s'efforcèrent de rendre l'exécution des corvées plus facile et leur charge moins lourde aux contribuables, tout en sachant en assurer l'exacte application.

La généralité de Poitiers trouva dans son intendant l'un de ces administrateurs intelligents et remplis de l'amour du bien public qui parvinrent à réaliser ce double objectif.

Ainsi fut établie, par simple instruction du contrôleur général, la corvée royale ou corvée des grands chemins (2).

(1) « J'ai toujours ouï-dire à M. Trudaine, ajoute Turgot lui-même, que « l'unique raison qui eût engagé M. Orry à préférer le système des « corvées à celuy de l'imposition en argent avait été le désir de se lier « les mains à luy-même et à ses successeurs, et d'empêcher que tandis « qu'on payeroit une imposition pour les chemins, on ne fût obligé de « s'en passer ou de revenir, pour les faire, à la corvée qu'on auroit « abandonnée pour cette imposition. » — Dupont de Nemour, *Mémoire sur la vie et les ouvrages de M. Turgot*, Ire partie, p. 67. (Lettre à M. d'Ormesson, du 10 août 1767, archives de l'intendance.)

(2) Il est à remarquer que l'institution de la corvée royale se fit par simple mesure administrative, alors que le moindre impôt ne pouvait

En face, d'une part, de la nécessité de doter la France du réseau de voies de communications qui lui manquait, et d'autre part du triste état des finances, et de l'impossibilité de créer de nouveaux impôts, le gouvernement de Louis XV ne vit d'autre parti à prendre que celui d'employer les bras des paysans. Sans doute il eût été plus équitable d'y faire participer d'une manière quelconque les autres ordres de l'État, mais il ne faut pas oublier quelles étaient alors les mœurs politiques de la France, et que le principe si juste de la participation de tous aux charges publiques ne pouvait être admis au sein d'une société éminemment aristocratique, sans bouleverser profondément l'ordre établi.

Il eût été prématuré de tenter à cette époque une pareille réforme.

être établi sans un édit enregistré au parlement et que l'autorité centrale n'intervint pour la première fois que lorsqu'il fut question de la supprimer.

# CHAPITRE VI

## LA CORVÉE ROYALE EN POITOU : M. DE BLOSSAC.

M. de Blossac, intendant de la généralité de Poitiers. — Ordonnance de 1751. — Description du fonctionnement de la corvée royale en Poitou. — Améliorations apportées dans ce service par l'ordonnance de 1758. — Situation des habitants des villes à l'égard des travaux de voirie : M. de Blossac les oblige à concourir aux travaux des routes. — Maintien des adjudications de travaux d'art. — Fonds destinés à ces travaux dans la généralité de Poitiers. — Participation des riverains à l'entretien des routes. — Contentieux.

Il nous faut désormais rechercher quelle portée d'application reçut dans la généralité de Poitiers l'instruction de 1738, de quelle manière on y réglementa la corvée et comment y fut accueillie la nouvelle institution. Des différences notables, en effet, résultant, dans la plupart des cas, de la variété des circonstances locales, continuèrent à se rencontrer d'une généralité à l'autre après la réforme d'Orry.

C'est à propos de cette étude toute locale que nous aurons à faire connaître les dispositions générales prises en cette matière, dans la mesure où celles-ci exercèrent leur influence sur la direction donnée en Poitou à la corvée royale.

La plus ancienne application générale de la corvée des grands chemins en Poitou, dont nous ayons trouvé la trace, fit l'objet d'une ordonnance de M. de Blossac, intendant de cette province, en date du 10 février 1751 (1).

(1) Deux auteurs qui ont eu l'occasion de s'occuper de la corvée royale en Poitou, MM. Vignon et Ducrocq, ne font pas allusion à cette ordonnance. Ils citent seulement celle du 1er janvier 1758, un peu plus importante par sa longueur, et semblent la considérer comme la seule qui ait été rendue sur ce sujet par M. de Blossac. L'ordonnance de 1758 ne figure pas d'ailleurs aux archives de la Vienne ; nous l'avons trouvée

Paul-Esprit-Marie de Labourdonnaye, comte de Blossac, marquis de Tymeur (1), était né au château de Blossac, à quelques kilomètres de Rennes, le 29 août 1716. Il suivit la carrière de la magistrature. Il était conseiller au Parlement de Paris, lorsqu'il fut désigné pour remplir les fonctions d'intendant de la généralité de Poitiers.

« Doué d'une affabilité remarquable, dit un de ses biogra-
« phes, d'une constante simplicité de manières, il n'eut ja-
« mais ce caractère rogue que les écrivains du temps repro-
« chent avec amertume aux intendants. Les mutations fré-
« quentes, qui semblaient une nécessité de leurs fonctions,
« ne l'atteignirent pas, et il resta en possession de la géné-
« ralité de Poitiers pendant 34 ans, de 1751 à 1784.

« Ces chiffres sont le plus bel éloge qu'on puisse faire de
« son administration habile et paternelle ; et cependant, sa
« position fut souvent difficile (2). »

Nous verrons, en effet, qu'en ce qui concerne l'administration des corvées, et notamment lorsqu'en 1775 il fut question de les supprimer, la situation de M. de Blossac vis-à-vis du ministre réformateur fut des plus délicates. Partisan d'un système dont il n'ignorait pas sans doute les abus possibles, mais sachant bien que le paysan de sa généralité, l'une des plus pauvres du royaume, offrirait plus volontiers à l'Etat le secours de ses bras que celui de ses maigres écus, il ne craignit pas d'émettre un avis contraire à celui de Turgot et de manifester ses préférences pour une charge assez bien supportée des contribuables et qui avait donné d'excellents résultats.

L'ordonnance de 1751 (3), rendue l'année même de l'entrée

dans le t. XVII, n° 38, des *Recueils poitevins* (in-4°) conservés à la bibliothèque municipale de Poitiers. — Voir Vignon. — Voir Th. Ducrocq, *La corvée des grands chemins*. Paris, Thorin, 1882, p. 8. — Du même : *M. de Blossac et les enquêtes administratives en Poitou*. (*Mém. de la Soc. des Antiq. de l'Ouest*, t. IV de la 2e série, année 1881, pp. 464 et 465.)

(1) Beauchet-Filleau, *Dictionnaire des familles du Poitou*, t. I.

(2) Pilotelle, *Notice sur Paul-Esprit Marie de la Bourdonnaye, Comte de Blossac*. (*Mém. de la Soc. des Ant. de l'Ouest*, t. XXII, p. 297.)

(3) Elle est intitulée : « Ordonnance portant règlement pour les travaux et corvées à faire sur les grands chemins de la généralité de Poitiers. »

en fonction de M. de Blossac, montre que l'un des premiers soins de celui-ci fut de faciliter la résurrection économique de sa nouvelle province en lui assurant les communications faciles dont elle avait été privée jusque-là.

Un rapide exposé de ses dispositions, ainsi que de celles contenues dans la seconde ordonnance de M. de Blossac sur le même sujet, celle de 1758, va nous permettre de nous rendre un compte exact du fonctionnement de la corvée royale au XVIII[e] siècle.

D'après l'ordonnance de 1751, les villes, bourgs et villages de la généralité de Poitiers situés « à portée » de chaque côté des chemins à rétablir ou à construire à neuf, devaient contribuer à ces ouvrages en apportant à pied d'œuvre, sur leurs voitures, les matériaux nécessaires. Ils devaient en outre exécuter certains travaux de terrassement dont l'ordonnance contient l'énumération détaillée : ouvrir les encaissements, creuser les fossés, déblayer et remblayer les terres, régaler les accotements du chemin, etc. Ces travaux étaient exécutés suivant les plans et sous la direction supérieure de l'ingénieur en chef, et la surveillance plus directe des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées (1).

Quelques jours avant l'ouverture des travaux, un mandement de l'intendant était envoyé au syndic de chaque communauté. Il indiquait la nature et la quantité des ouvrages qui devaient être répartis entre les habitants sujets à la corvée. Ceux-ci étaient à cet effet divisés en plusieurs catégories : les laboureurs, les métayers, les voituriers, les barotiers (2) et les journaliers, selon la nature de leurs travaux habituels ou le nombre de chevaux et de voitures dont ils étaient censés disposer (3).

(1) Art. 1 et 2.

(2) « Barotté » et « Barottier », petit marchand blatier qui conduisait son blé à « balasson » ou avec une charrette. Le « balasson » était une espèce de selle en grosse toile piquée que l'on mettait sur le dos des mulets quand on voulait leur faire porter une charge. — V. *Le Glossaire du patois poitevin*, de l'abbé Lalanne.

(3) Art. 3 et 4.

Le mandement indiquait en outre les jours où devaient commencer et finir les travaux (1).

Le dimanche ou jour de fête qui suivait cet envoi, le syndic donnait lecture du mandement à ses administrés « à l'issue « de la messe paroissiale ou des vêpres », puis, dans la huitaine de cette publication, il établissait, de concert avec quatre des principaux habitants de la paroisse, un rôle de répartition de la quantité de toises cubes de matériaux que chacun des corvéables devait voiturer « à proportion de ce que chacun « d'eux aura de bêtes de somme ou de charge effectives en « état de travailler (2) ».

Ce rôle de répartition signé du syndic et de ses adjoints était publié de la même manière et dans les mêmes conditions que le mandement de l'intendant. Un duplicata en était délivré aux sous-ingénieurs ou conducteurs en chef, chargés de la direction du travail, afin de leur permettre de vérifier si la répartition avait été faite avec justice, si aucune omission n'avait été commise et si chaque corvéable s'était entièrement acquitté de la tâche qui lui avait été assignée. Les conducteurs et sous-ingénieurs devaient en rendre compte à l'ingénieur en chef, qui adressait, à son tour, un rapport à l'intendant (3).

Il y avait deux sortes de corvées, la corvée des voituriers et la corvée des journaliers. La première comprenait ceux qui possédaient des voitures et des bêtes de somme ou de trait ; leur travail consistait à charger sur leurs charrettes et à transporter aux ateliers les pierres destinées à l'établissement de la chaussée ; ils devaient charger et décharger eux-mêmes leurs voitures en s'entr'aidant les uns les autres, ou avec le secours de leurs valets, ou même de leurs enfants s'ils le jugeaient à propos, ceux-ci ne figurant pas au rôle des corvéables.

La corvée des journaliers était composée de la partie la plus misérable de la population, pauvres gens qui, n'ayant que leurs bras, louaient à la journée leurs services aux propriétaires ou fermiers dont ils cultivaient les terres. C'est à

(1) Art. 3.
(2) Art. 4.
(3) Art. 5.

eux qu'incombaient les ouvrages les plus pénibles de la corvée : encaissements, fossés, remblais, en un mot, tous les travaux de terrassement destinés à établir l'assiette de la route.

Tous ces travaux étaient exécutés en présence et sous la responsabilité des syndics. Ceux-ci devaient veiller, sous peine de 6 livres d'amende, à ce qu'aucune dégradation ne fût commise par les corvéables, tant sur les routes elles-mêmes qu'aux endroits indiqués pour prendre les matériaux. Il était défendu aux travailleurs de commettre aucun dégât en passant inutilement sur les propriétés privées, de démolir, sous quelque prétexte que ce fût, les murs de clôtures, ou de prendre la pierre ailleurs qu'aux carrières ou murgers indiqués ; enfin, de dérober les matériaux voiturés par un autre corvéable ou déposés sur le chemin l'année précédente. Des peines sévères d'amende et de prison frappaient les délinquants, sans préjudice des suppléments de tâches auxquels pouvaient être astreints ceux qui auraient tenté de surprendre la bonne foi des syndics et des sous-ingénieurs, ou d'alléger leur tâche au préjudice de leurs voisins (1).

Quant au nombre des exemptions, il était considérable et augmentait d'autant le poids des corvées.

Les collecteurs des tailles et les préposés aux vingtièmes étaient exempts de la corvée des journaliers pour leur personne et de la corvée des voituriers pour deux de leurs bœufs, chevaux ou mulets, pendant l'année où ils exerçaient leurs fonctions et pendant l'année suivante.

Les septuagénaires, les estropiés et les infirmes étaient dispensés du travail personnel, mais devaient satisfaire aux exigences de la corvée des voituriers, dans la mesure de leurs facultés (2).

Etaient encore exempts : les gardes-harras, les maîtres de poste, leurs postillons et domestiques pour eux-mêmes et leurs chevaux ; les gardes-étalons, les employés des fermes du roi, les maîtres d'école enseignant gratuitement aux frais de l'Etat, les ouvriers des papeteries, les pères des miliciens

(1) Art. 7, 8, 9, 10.
(2) Art. 13.

échus au sort, les grenadiers et chevaliers de l'Arquebuse de la ville de Poitiers, les gardes de S. A. S. Mgr le prince de Conti et ceux de MM. de Vérac et de la Coste, lieutenants-généraux de la province.

Les salpêtriers, leurs domestiques et leurs chevaux, le fermier principal des commanderies de l'ordre de Malte, de même que leurs enfants, valets, bœufs, chevaux et mulets employés à l'exploitation ; enfin, les animaux et valets servant à l'exploitation des métairies mises directement en valeur par les nobles et les privilégiés étaient exempts de tout travail (1).

Tout corvéable devait, à peine de 3 livres d'amende et d'emprisonnement, en cas de récidive, exécuter sa tâche aux époques fixées par le mandement : le syndic dressait la liste des défaillants (2).

Les travaux commençaient à 5 heures du matin et ne cessaient qu'à 7 heures du soir ; il n'était permis de s'éloigner des ateliers qu'aux heures des repas, et toute contravention à cette règle était punie d'un emprisonnement immédiat ; la même peine atteignait les mutins et les blasphémateurs : la maréchaussée s'assurait de la personne des délinquants (3).

La nature et la quantité des travaux que chaque corvéable devait exécuter étaient déterminées par le syndic après entente préalable entre celui-ci et les sous-ingénieurs. Il devait être présent sur les ateliers tant que durait le travail de sa communauté, afin de diriger les ouvriers et donner aux agents des ponts et chaussées tous les renseignements dont ceux-ci pourraient avoir besoin ; une amende de 6 livres punissait sa négligence, mais, en considération de ses services, il était personnellement dispensé de la corvée, ainsi que ses enfants, ses domestiques et ses animaux de trait.

Les corvéables apportaient avec eux leur nourriture et le fourrage nécessaire à leurs animaux. Ils étaient libres de rentrer chez eux tous les soirs ou de recevoir l'hospitalité dans les bourgs et villages voisins des ateliers dont les habi-

(1) Art. 13 à 19.
(2) Art. 20.
(3) Art. 21 et 26.

tants étaient tenus de leur fournir le logement pour eux et leurs bestiaux, sur la paille fraîche pour les hommes, et la litière pour les bêtes.

Enfin, une surveillance étroite et une énergique répression des réfractaires étaient exercées par la maréchaussée, dont les cavaliers parcouraient incessamment les ateliers.

L'ordonnance de 1751 s'inspirait évidemment de l'instruction de 1738 et ne tendait qu'à en assurer la rigoureuse exécution. Elle ne fait point allusion notamment à la règle de l'article 5 de l'instruction, portant que « les « particuliers sujets à la corvée ne pourront s'en racheter par « argent ». M. de Blossac jugeait sans doute inutile d'insister sur une disposition dont il n'avait pas à discuter la légalité. De même, aucune limitation n'est indiquée par l'ordonnance dans les distances que l'on pourra faire parcourir aux corvéables pour se rendre aux ateliers, ni dans le nombre de journées de travail que l'on pourra exiger d'eux : elle ne parle que des villes, bourgs et villages « qui sont à portée du « chemin », ce qui laisse à supposer que les distances maxima de trois lieues pour les journaliers et de quatre lieues pour les voituriers, fixées par l'instruction, étaient la règle en Poitou. Quant à la durée des travaux, le mandement spécial à chaque corvée en déterminait la date d'ouverture, et ils devaient se poursuivre jusqu'à ce qu'ils fussent entièrement finis (1).

M. de Blossac sentit bientôt l'insuffisance d'une réglementation trop superficielle de la corvée des grands chemins et qui, s'inspirant des règles à la fois trop vagues et trop rigoureuses de l'instruction de 1738, laissait une large part à l'arbitraire des agents inférieurs, plus directement chargés de la faire exécuter. Il résolut donc d'en rendre le poids plus léger aux paroisses poitevines, en modifiant quelques-unes des dispositions contenues dans son ordonnance, et d'assurer à la province par une réglementation plus étroite et plus détaillée tous les avantages qu'elle était en droit d'attendre des travaux qui lui étaient imposés.

« Partagés également, disait-il, entre le bien public qui rend

(1) Art. 3.

« ces travaux nécessaires, et un désir extrême de soulager « le peuple qui les supporte..... nous nous sommes sérieu- « sement occupés des moyens de lui rendre ces travaux moins « onéreux, sans trop retarder l'heureux instant qui doit le « faire jouir du fruit de ses peines » (1).

Tel fut l'objet d'une seconde ordonnance en 62 articles, du 1er janvier 1758, « portant nouveau règlement pour les travaux « et corvées des grands chemins dans la province du Poi- « tou (2) ».

L'ordonnance de 1758 divisait en deux périodes l'exécution des travaux des routes. Elle instituait à cet effet deux corvées, l'une de printemps, l'autre d'automne, limitée chacune à six journées de travail : soit douze jours au maximum pour l'année entière (3). La corvée de printemps commençait du 1er au 15 avril et finissait du 1er au 15 juin ; celle d'automne commençait vers la fin d'août et devait être achevée dans les derniers jours d'octobre (4). Ce n'étaient là que les limites extrêmes entre lesquelles les douze jours de travail pouvaient être exigés.

A la corvée de printemps, les travailleurs se réunissaient sur les ateliers dès 5 heures du matin ; à 5 heures et demie on procédait à l'appel de leurs noms, et à 6 heures ils devaient se mettre à l'ouvrage : ils n'étaient libres qu'à 7 heures du soir. En automne, le travail commençait seulement une heure plus tard et cessait une heure plus tôt.

Les corvéables, munis d'outils fournis par l'administration (5), étaient embrigadés par groupes composés, autant que possible, d'un nombre égal de gens robustes et de malingres, et si les membres d'une même famille jugeaient plus avantageux pour eux de travailler ensemble, il était interdit de les séparer. Un chef était designé dans chaque brigade, soit par le groupe lui-même, soit à son défaut par le syndic, pour veiller, sous sa responsabilité, sur les travail-

(1) Préambule de l'ordonn. de 1758.
(2) Biblioth. municip., *Recueils poitevins*, in-4°, t. XVII, n° 37.
(3) Art. 7.
(4) Art. 39.
(5) Art. 50.

leurs de la brigade ; il devait néanmoins concourir personnellement à l'exécution des travaux (1).

Pour éviter aux corvéables un surcroît de fatigue résultant du surmenage et leur permettre de ne pas négliger entièrement leurs intérêts pendant la durée des travaux, les habitants de chaque paroisse étaient divisés en deux séries. La première travaillait pendant les trois premiers jours de la première semaine, la seconde pendant les trois derniers ; puis, la première division recommençait à travailler les trois premiers jours de la seconde semaine, et la deuxième pendant les trois derniers (2). Ils avaient de plus la faculté de choisir la division à laquelle ils désiraient appartenir, en avertissant le syndic qui, au cas où la plupart des habitants de la paroisse auraient manifesté le désir de faire partie du deuxième groupe, devait procéder d'office au partage (3). De même, afin d'éviter une perte de temps préjudiciable à la fois aux intérêts des corvéables et à la rapidité des travaux, il était interdit à tous ceux dont la demeure était éloignée de plus d'une lieue des ateliers, de retourner chez eux pendant les trois jours de leur travail ; les habitants des villages voisins étaient obligés, comme dans l'ordonnance de 1751, de leur donner l'hospitalité pendant la nuit.

D'ailleurs, l'ordonnance de 1758 réprimait rigoureusement tout acte de rébellion ou de négligence qui aurait eu pour conséquence d'entraver le fonctionnement normal de la corvée et de l'empêcher de produire les bons résultats qu'on était en droit d'en attendre.

Les laboureurs et journaliers négligents qui n'avaient pas achevé leur travail dans le temps prescrit, étaient punis d'une amende de quatre livres pour les premiers et de deux livres pour les autres, ce qui ne les dispensait pas d'achever leurs tâches dans la semaine suivante, pour tout délai, à peine de huit jours de prison (4). Les retardataires ou ceux qui, hors des heures de repas, quittaient l'atelier avant que le signal

(1) Art. 16.
(2) Art. 18.
(3) Art. 19.
(4) Art. 22.

du départ ait été donné par les agents des ponts et chaussées, étaient punis d'amende (1), à moins de raison valable, telle que maladie, par exemple, dont l'exactitude était vérifiée à domicile par la maréchaussée (2). Les récalcitrants étaient punis de prison, puis renvoyés aux ateliers pour y terminer leur tâche (3).

Tout individu qui dérobait les matériaux extraits ou voiturés par un autre ou qui n'exécutait pas consciencieusement sa tâche, était puni d'amende et de prison (4).

Enfin, il était interdit, sous les peines les plus sévères, aux entrepreneurs des ouvrages d'art, d'employer gratuitement les corvéables à l'exécution des travaux dont ils avaient l'entreprise (5).

Mais, si elle était sévère pour les paresseux et les insoumis, l'ordonnance de 1738 s'efforçait de rendre plus légère aux populations rurales la charge des corvées. C'est ainsi que les agents des ponts et chaussées devaient avoir égard, dans la répartition des tâches, à l'éloignement des paroisses du lieu des travaux, à la difficulté du transport des matériaux et à la nature du terrain. D'une manière générale, on ne devait affecter aux travaux d'une route que les « paroisses les plus à portée des ouvrages » (6) ; de plus, afin de ménager les bestiaux des paysans, chaque voiture devait être attelée de quatre bœufs (7). Les bestiaux à l'engrais, les bœufs âgés de moins de trois ans, les juments pleines ou nourrices, étaient exempts de tout travail (8).

Les corvéables pouvaient encore, avec l'autorisation du syndic, se faire remplacer dans l'exécution de leurs tâches (9).

(1) Art. 23 et 27.
(2) Art. 25 et 26.
(3) Art. 28.
(4) Art. 42 à 46.
(5) Art. 48.
(6) Art. 2 et 17.
(7) Art. 12.
(8) Art. 13 et 14.
(9) Art. 22. Cette mesure, qui constituait un premier pas vers le rachat des corvées, avait le double avantage de rendre cette charge moins vexatoire et de procurer du travail aux indigents qui pouvaient se charger de l'exécution des tâches d'autrui moyennant une rémunération.

Ils pouvaient aussi s'en acquitter d'un seul coup, en fournissant douze journées consécutives à la corvée de printemps (1). « Nous n'entendons point, disait à ce sujet l'ordonnance, empêcher les paroisses qui sont dans l'usage de les réunir dans une seule (les deux corvées annuelles) et celles qui demanderont à s'y soumettre, de profiter des longs jours du printemps où l'on est peu occupé aux travaux de la campagne pour faire la tâche entière de l'année ou la plus grande partie. »

Mais, pour éviter toute surprise désagréable, il était défendu de remettre à la corvée d'automne l'exécution intégrale des tâches de l'année, à moins de cas extraordinaires, sur lesquels l'intendant se réservait de statuer (2).

La corvée des voitures, consistant à transporter les matériaux des carrières aux ateliers, pouvait même être faite en dehors des époques assignées par l'intendant pour l'exécution des travaux. Les laboureurs étaient en conséquence autorisés à effectuer ces transports pendant les beaux jours de l'hiver et à leur « commodité », c'est-à-dire alors que les travaux agricoles avaient cessé et que les chemins n'étaient pas trop détrempés par les pluies (3).

Dans le but de récompenser « l'activité, l'obéissance et l'exactitude », seules conditions du bon fonctionnement des corvées, l'ordonnance de 1758 affectait un certain nombre de gratifications au profit des paroisses qui auraient terminé dans le temps prescrit leurs tâches de l'année. Ces gratifications pouvaient même être augmentées d'un tiers en faveur des paroisses qui, d'après certificat des agents des ponts et chaussées, n'auraient eu aucun défaillant; elles étaient réparties de la manière suivante: deux tiers aux laboureurs, c'est-à-dire à la corvée des voitures, et un tiers aux journaliers, en diminution au marc la livre de leurs impositions.

(1) Art. 7, 18, 20. Tous les intendants n'eurent pas sur ce point les idées libérales de M. de Blossac. En Bourgogne, les corvéables ne pouvaient s'exonérer de leurs tâches « par argent *ni autrement* », et l'intendant de Bordeaux défendait de se faire représenter à la corvée. — V. Vignon, loc. cit., III, p. just. nos 12 et 19.

(2) Art. 40.

(3) Art. 41.

Outre ces gratifications générales, M. de Blossac se reservait de faire distribuer aux corvéables les plus diligents le produit des amendes encourues par les défaillants (1).

Le nombre des exemptions portées dans l'ordonnance de 1758 était sensiblement le même que celui fixé par l'ordonnance de 1751 ; mais la réglementation en était plus étroite et l'étendue mieux déterminée. Désormais, les syndics ne devaient, sous les peines les plus sévères, porter sur la liste des exempts que ceux limitativement indiqués par l'ordonnance (2), l'intendant se réservant de faire droit lui-même, s'il le jugeait équitable, à toute autre prétention de cette nature. Le syndic devait, en outre, faire figurer sur le rôle de sa paroisse, à la colonne des exempts, ses propres voitures et chevaux (3), et dans le cas où il aurait indûment tenté d'exempter quelques habitants, ceux-ci étaient condamnés à faire le double de la tâche qu'ils auraient dû supporter (4).

Enfin, les enfants au-dessous de 16 ans accomplis étaient dispensés de toute corvée, et ceux de 16 à 18 ans, ainsi que les hommes de plus de 60 ans, ne devaient recevoir que la moitié de la tâche ordinaire pour la corvée personnelle (5).

Quant aux villes, et contrairement à ce qui se pratiquait dans la plupart des généralités, l'ordonnance de 1758, comme celle de 1751, leur imposait l'obligation de participer aux travaux des corvées (6).

Au moyen âge, les habitants des villes affranchies ou « communes » étaient tenus seulement d'entretenir les pavés de leurs rues et de leurs banlieues, ainsi que les murailles et remparts de la cité (7). Ces travaux étaient exécutés soit sur les revenus patrimoniaux de la « commune ».

(1) Art. 30 et 31.
(2) Art. 4.
(3) Art. 4.
(4) Art. 5.
(5) Art. 53.
(6) Dans le même sens : Ordonn. de l'intendant de Moulins, du 25 février 1746, portant règlement pour la réparation des chemins, etc. — Cité par Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 17.
(7) A. Babeau, *La ville sous l'ancien régime*, 1884, liv. V, chap. I, p. 121.

soit, et ce cas paraît avoir été le plus fréquent, par contribution personnelle des habitants.

C'est ce qu'on appelait la « Corvée Bourgeoise ». Elle s'exerçait surtout au regard du pavage, dont l'établissement et l'entretien étaient le plus généralement à la charge des propriétaires, « chacun en droit soi », c'est-à-dire pour la portion de la rue avoisinant immédiatement leurs immeubles.

Une curieuse ordonnance de la municipalité de Poitiers, du 26 août 1754 (1), montre quel était, à ce point de vue, au XVIII[e] siècle la situation des habitants de cette ville.

Cette ordonnance constate d'abord « que toutes les rues « sont impraticables et tous les pavés à refaire à neuf », par suite de la négligence des propriétaires de la ville et des faubourgs qui ont toujours négligé de faire procéder aux réparations « chacun pour ce qui le concerne », ou ne les ont fait exécuter que très imparfaitement.

En conséquence, les propriétaires d'immeubles devaient faire rétablir à leurs frais le pavé des rues par des paveurs munis à cet effet d'une commission de l'autorité municipale. En l'absence des propriétaires, la même obligation incombait aux locataires, « auxquels les dits propriétaires tiendront compte sur les loyers ». Le prix des travaux était fixé à 14 sols par toise (2). Les mémoires des paveurs étaient arrêtés par ceux des membres du corps de ville chargés de cette opération et l'ordre de paiement délivré par le maire. Ce paiement pouvait être exigé par toutes voies de droit.

En ce qui concerne la corvée royale, le principe était que les villes taillables, comme les individus soumis à cette charge, devaient la corvée. Mais il semble qu'il existât alors une incertitude sur le point de savoir si les villes franches et abonnées en étaient exemptes. Trudaine déclare, en 1746 (3), que « les

(1) Voir pièce justif. n° 5.

(2) Cette somme se décomposait de la manière suivante : 12 sols 6 deniers pour la façon, 1 sol 6 deniers pour les surveillants des travaux, 5 sols pour chaque charge de cailloux, 3 sols pour chaque charge de sable et un sol pour chaque charge de « terre graveleuse, dans les cas où l'on sera obligé de s'en servir ».

(3) Cette instruction ne vit le jour qu'en 1757.

habitants des villes franches et abonnées qui seraient de « condition à payer la taille, *ne paraissent pas devoir* en être exempts », car « ce sont ceux qui profitent le plus de la beauté des chemins ».

Le contrôleur général Moreau de Séchelles prétend au contraire que les villes franches sont exemptes de cette charge « parce qu'elles sont tenues d'entretenir les pavés de leurs rues et les chemins de leurs banlieues », soit sur leurs revenus patrimoniaux et d'octroi, soit par contribution des habitants (1).

Enfin, un arrêt du conseil du 4 octobre 1757 porte que les villes devront participer aux travaux des corvées, mais pose en leur faveur un principe nouveau en déclarant qu'elles pourront s'en racheter au moyen d'une adjudication « sur le revenu des deniers patrimoniaux, octrois et autres (2) ».

En réalité, aucune règle certaine n'était établie en cette matière, et là encore tout était abandonné à l'appréciation personnelle des intendants, qui laissaient parfois se produire dans leurs généralités les plus étranges anomalies (3).

La ville de Poitiers n'était pas soumise à la taille, elle en avait été exemptée par lettres patentes de 1214 renouvelées en 1784 (4) ; elle ne devait donc pas, d'après les principes admis au XVIII^e^ siècle en matière de corvée des grands chemins, contribuer, dans la personne de ses habitants, aux travaux exécutés sur les routes de la généralité.

Mais M. de Blossac, considérant sans doute que l'utilité retirée pour le commerce du rétablissement des voies de com-

(1) Lettre du contrôl. gén. des fin. du 20 août 1755 à l'intendant de la généralité de Soissons. — Citée par Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 35.

(2) Arrêt du conseil d'Etat du Roi, le 4 oct. 1757, cité dans Vignon, loc. cit., II, p. just., tit. III, ch. I, n° 420.

(3) C'est ainsi que Turgot, en arrivant dans la généralité de Limoges, en 1761, y trouve des villes assujetties à la corvée et d'autres exemptes, au contraire, « sans qu'il sache pourquoi ». Ainsi, la ville de Limoges, qui était taillable, ne fournissait pas de corvées, et Angoulême, qui était exempte de tailles, non seulement était exempte de corvées, mais exerçait elle-même ce droit sur les paroisses environnantes. — Lettre de Turgot à Trudaine du 15 déc. 1760, citée par Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 71.

(4) Th. Ducrocq, *La corvée des grands chemins*, p. 13.

munications intéressait plus particulièrement les habitants des villes (1) et que l'exemption ou l'abonnement de la taille, simple privilège de fait, ne pouvait dispenser ceux-ci de participer aux autres charges publiques que l'intérêt général commandait de leur faire partager avec le peuple des campagnes ; M. de Blossac, disons-nous, décida que les villes de la généralité de Poitiers (2) seraient, comme les bourgs et villages, soumises à l'obligation de concourir, soit dans la personne même de leurs habitants, soit par contribution de leurs bestiaux ou voitures, à l'exécution des travaux. C'était là une mesure pleine de sagesse et d'équité : en répartissant entre un plus grand nombre de contribuables la charge des corvées, on allégeait les tâches individuelles qui étaient dès lors mieux exécutées et l'on faisait disparaître une cause d'exemption d'autant moins justifiée que c'est surtout au commerce urbain que profitaient les travaux.

L'établissement de la corvée royale en Poitou n'avait d'ailleurs diminué ni le nombre ni l'importance des adjudications d'ouvrages à prix d'argent sur fonds d'Etat.

L'instruction de 1738, en effet, avait eu surtout en vue la création d'une ressource nouvelle et en quelque sorte accessoire destinée à faciliter l'exécution d'une entreprise colossale que la situation financière ne permettait pas de laisser à la charge exclusive de l'Etat, mais qui devait disparaître le jour où le plus gros du travail étant accompli, le Trésor serait en mesure d'en assurer seul l'entretien et le perfectionnement.

C'est aussi en ce sens que M. de Blossac interprétait l'instruction du contrôleur général lorsqu'il disait, dans le préambule de son ordonnance de 1758, faisant allusion au peuple

(1) Le préambule de l'ordonn. de 1751, qui voit dans l'établissement de communications faciles le moyen de « favoriser le commerce et le « transport des marchandises », et celui de l'ordonn. de 1758, qui envisage « les avantages immenses qui en résultent pour le commerce », sont significatifs à cet égard.

(2) L'intendant de Moulins, dans son ordonn. du 25 fév. 1746 sur le règlement de la corvée dans sa généralité, en avait décidé de même en déclarant que « tous les habitants des *villes* et paroisses..... indistinctement » seraient obligés de fournir la corvée ; — citée par Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 17.

corvéable : « nous souhaiterions de hâter le moment de l'en affranchir (des corvées) en pressant la perfection des routes.

Aussi, voit-on qu'à côté des travaux grossiers ou de simple apport de matériaux faits par corvées, tous les ouvrages de quelque importance et désignés sous le nom « de travaux d'art », continuèrent à être exécutés par des entrepreneurs auxquels on passait des adjudications pour une durée plus ou moins limitée selon la nature et l'étendue des travaux (1).

Ceux-ci étaient payés au moyen de diverses ressources figurant au chapitre « *Recettes* » dans les états du roi, dressés par l'administration des ponts et chaussées et rendus exécutoires par approbation du Conseil. Une expédition de cet état était remise à l'intendant (2).

Ces ressources consistaient, pour la généralité de Poitiers, dans des fonds fournis par l'impôt et divisés en fonds ordinaires et fonds extraordinaires. Souvent aussi figuraient aux états du roi pour la généralité de Poitiers, des sommes destinées à l'exécution ou à l'entretien des ports maritimes faisant partie de la province.

Elles comprenaient, en outre, les « revenans bons », sortes de reliquats ou économies opérées sur les fonds destinés à certaines dépenses de construction ou d'entretien et portés aux chapitres affectés à ces travaux dans les états du roi des années précédentes.

Enfin une dernière ressource était fournie par le prix de bail des droits de péages du bac de Mareuil, passé à un adjudicataire le 21 mars 1758, pour six ans, moyennant 780 liv. par an. De nouveaux baux furent consentis successivement, en 1763, pour 960 liv. ; en 1769, pour 830 liv. ; en 1780, pour 1060 liv. ; enfin en 1787, pour 1270 liv. par an.

(1) Une ordonnance de l'intendant Lenain, du 27 juillet 1741, porte déjà qu'il sera fait adjudication de travaux à effectuer sur les routes de Poitiers à Bordeaux et à la Rochelle et de Poitiers à Angoulême. — Arch. de la Vienne, C. 40, n° 109.

(2) L'état du roi pour l'année 1663, par exemple, arrêté au Conseil d'Etat tenu à Versailles le 25 août 1767, allouait aux entrepreneurs des ouvrages et réparations faites ou à faire aux ponts, chemins et chaussées de la généralité de Poitiers, la somme de 59.352 liv. — Arch. de la Vienne, C. 40.

Ajoutons qu'il fut inscrit au chapitre des recettes de l'exercice de 1767 la somme de 3.540 liv. promise par l'évêque de Poitiers pour sa part du prix de l'adjudication d'un pont à faire construire à Dissais.

Ces différentes ressources servaient à payer, outre les frais de construction et d'entretien, les appointements des agents supérieurs des ponts et chaussées et les gratifications qui leur étaient accordées, ainsi que les « salaires des conducteurs, « piqueurs, et autres dépenses pour la conduite des travaux « de corvée pendant l'année » écoulée.

Les fonds fournis par l'état du roi pour les travaux de voirie de la généralité de Poitiers varièrent, de 1759 à 1786, entre 50.000 et 100.000 livres par an, dont 30 à 80.000 livres, suivant les besoins, pour les ports maritimes (1). Grâce aux revenans bons des années précédentes et à l'augmentation du bail du bac de Mareuil, il s'élevèrent à 151.060 livres en 1783.

Les travaux périodiques des corvées étaient, en outre, allégés et leur efficacité assurée grâce à une disposition très sage prise par l'intendant à l'égard des riverains. Une ordonnance de M. de Blossac, du 4 septembre 1762, obligeait ces propriétaires à réparer les petites dégradations qui se produiraient sur les routes dans l'intervalle des corvées : les riverains devaient combler, dans les huit jours, les « bourbiers, mares d'eau et trous » faits sur les chemins bordant leurs héritages. Si dans ce délai les réparations n'avaient pas été exécutées, les voyageurs et marchands étaient autorisés à se frayer un passage à travers les champs et pièces de terre des délinquants, sans préjudice de l'amende de 10 livres qui frappait les propriétaires ou colons récalcitrants.

Cette ordonnance resta sans doute lettre morte, car l'intendant du Poitou dut la renouveler quelques années après, en 1770 (2). Le plus souvent en effet, lorsqu'une pièce de terre voisine d'un bourbier avait été ouverte par les voyageurs, les propriétaires et colons s'empressaient de la refermer sur-le-

(1) Notamment les Sables et Saint-Gilles.
(2) Ordonn. de M. de Blossac du 8 mars 1770. Arch. de la Vienne, C. 40.

champ, avec menace contre ceux qui entreprendraient de la rouvrir. Aussi la nouvelle ordonnance prescrivait-elle aux syndics des paroisses, aux sergents, huissiers et cavaliers de la maréchaussée, de tenir la main, de concert avec les subdélégués, à l'exécution stricte de ces dispositions et de dresser procès-verbal, s'il était nécessaire, contre les délinquants.

Ce qui prouve bien la mauvaise volonté des propriétaires fonciers, c'est que M. de Blossac fut obligé, en 1782, de réitérer les mêmes instructions à l'égard des habitants du Bas-Poitou qui ne s'étaient pas conformés à ses ordres (1).

D'ailleurs d'une manière générale la police des chemins fit l'objet des soins attentifs de M. de Blossac et les nombreuses ordonnances qu'il rendit sur ce point (2), sont la preuve la plus éclatante de sa constante sollicitude à l'égard des routes de sa généralité et le témoignage de la lutte énergique qu'il dut soutenir contre les abus ou l'indifférence qui tendaient à en paralyser le perfectionnement.

La compétence en cette matière était en effet du domaine exclusif de l'intendant, qui connaissait seul de toutes les questions relatives à la voirie et à la police des chemins de sa généralité ; l'appel devait être porté directement devant le conseil du roi. Tel fut le sens notamment d'un arrêt du conseil du 9 décembre 1778, rendu pour la généralité de Poitiers. Cet arrêt vint annuler une sentence du Parlement de Paris qui, empiétant sur les attributions du conseil, avait statué dans une affaire tendant à faire casser une ordonnance de M. de Blossac du 16 juillet précédent, sur la police des chemins. « ..... Le « dit sieur intendant et commissaire départi en la généralité « de Poitiers, disait l'arrêt du conseil, a été compétent de « rendre l'arrêt dont il s'agit, et ... l'arrêt du Parlement du « 16 juillet dernier a été rendu incompétemment en ma- « tière réservée à l'administration du conseil, auquel l'ap- « pellation des ordonnances des intendants et commissaires « départis appartient exclusivement. » Le roi faisait, en con-

(1) Ordonn. de M. de Blossac du 2 novembre 1782. — Arch. de la Vienne, C. 41.

(2) V. *Recueils poitevins*, in-4°, t. II, nos 42, 63, 74, t. XVII, n° 36.

séquence, interdiction à sa « cour de Parlement d'en rendre « de pareils à l'avenir et à tous procureurs et parties d'en re- « quérir de semblables, sauf aux parties à se pouvoir en son « conseil sur l'appel de la dite ordonnance du sieur intendant « et commissaire départi de la généralité de Poitiers ; la- « quelle sera néanmoins exécutée par provision suivant sa « forme et teneur » (1).

Mentionnons toutefois que certaines difficultés furent soulevées à cet égard, notamment de la part des sénéchaussées de Chatellerault et de Civray qui réclamaient pour le lieutenant-général de police la compétence en matière de voirie dans le ressort de ces juridictions. Il fut néanmoins expressément interdit aux officiers de ces sénéchaussées de rendre aucune ordonnance relative à la voirie « concernant les grandes routes, traverses des villes, les chemins royaux », etc., dont la connaissance appartenait aux officiers auxquels le roi l'avait attribuée par ses ordonnances, c'est-à-dire aux intendants (2).

Signalons enfin un arrêt du Conseil d'Etat du roi du 20 octobre 1780, publié le 20 novembre, qui déclare nulle une assignation donnée au Châtelet de Paris, par un huissier au dit Châtelet, résidant à Fontenay-le-Comte, sur le fait des corvées, et qui fait défense à toutes personnes de se pourvoir en pareille matière par-devant tous autres juges que par devant M. l'intendant (3).

(1) *Recueils poitev.*, in-4°, t. II, n° 74.
(2) *Recueils poitev.*, in-4°, t. III, n° 8; t. XVI, n°s 39 et 40.
(3) V. *Affiches du Poitou*, années 1777 à 1781, n° du 14 déc. 1780, p. 200.

## CHAPITRE VII

### FONTETTE ET TURGOT.

Premières atteintes à l'instruction de 1738. — Réformes de Fontette à Caen et de Turgot en Limousin. — Comparaison critique des deux systèmes. — Conséquences de ces réformes : attaques violentes contre les corvées. — Véritables causes de l'impopularité de la corvée royale.

Il nous faut dire ici quelques mots des modifications profondes qui furent apportées dans deux généralités aux principes posés par Orry en matière de corvée des chemins.

Nous avons vu qu'usant de la latitude qui leur était laissée par l'instruction de 1738, les intendants procédèrent, chacun dans sa généralité, à la réglementation du travail par corvées selon leurs propres inspirations et sous l'influence, dans presque tous les cas, des plus louables intentions.

Deux d'entre eux, se firent surtout remarquer par cet esprit d'initiative : Fontette dans la généralité de Caen et Turgot, plus près de nous, en Limousin.

Une disposition de l'ordonnance de 1738 autorisant les intendants à faire exécuter à prix d'argent les tâches qui ne seraient pas achevées dans les délais fixés par les mandements, auraient été, au dire de Turgot, le point de départ de la réforme de Fontette (1).

(1) Mémoire adressé à Trudaine, le 10 juillet 1762. — Vignon III, p. just., p. 61. « M. de Fontette, écrivait Turgot, partant de l'ouverture, que donne l'instruction composée sous le ministère de M. Orry, de faire faire, à prix d'argent, aux dépens des communautés, la tâche qu'elles n'auraient point achevée dans un certain délai, il leur proposait l'alternative de faire faire leur tâche par corvée ou de la laisser faire à prix d'ar-

Cette réforme, qui fit l'objet de l'ordonnance de l'intendant de Normandie du 30 juillet 1757 (1), « pour diminuer la charge des corvées », consistait dans la substitution d'une taxe pécuniaire au travail personnel des corvéables. Pour obtenir ce résultat, Fontette mit les paroisses commandées pour la corvée dans l'alternative, ou d'exécuter leurs tâches en nature, ou de s'en racheter au moyen d'une imposition en argent déterminée au marc la livre de la taille, et dont le produit devait constituer le prix de l'adjudication qui serait faite de ces travaux(2).

Dans le but de faciliter la réalisation de sa réforme, Fontette força, en quelque sorte, la main aux paroisses, en leur donnant pour l'exécution des tâches un « délai compétent », passé lequel celles-ci étaient présumées avoir préféré le rachat pour tout ou partie des travaux restant à faire.

C'était, en somme, une véritable mise en demeure. Le plus souvent, en effet, les paroisses ne pouvaient exercer librement leur droit d'option, les délais fixés par l'intendant ne comportant ni lenteur ni retard de la part des corvéables.

Une violente opposition à l'ordonnance de 1757 ne tarda pas à se produire de la part de la cour des aides de Rouen et du Parlement de Normandie qui, défenseurs naturels des privilégiés et craignant de voir ceux-ci contraints de participer d'une manière quelconque à l'entretien des routes, s'élevaient avec autant de violence contre la corvée elle-même que contre l'imposition qu'on voulait lui substituer, et ne voulait voir dans les travaux de voirie qu'une institution lucrative pour les ingénieurs des ponts et chaussées et profitable à ceux seulement qui étaient chargés de les diri-

gent à leurs frais et, au défaut de délibération, il prenait le retard de confection de la tâche pour un consentement à ce qu'elle fût faite à prix d'argent aux dépens de la communauté. »

(1) Voir ordonnance du 30 juillet 1757, citée dans Vignon, III, p. just. n° 43.

(2) « L'alternative de la tâche en nature ou à prix d'argent au choix des communautés nous paraît propre à faire cesser les principaux abus et inconvénients sur le fait des corvées, en même temps qu'elle procurera un soulagement considérable. » Ord. du 30 juillet, 1757.

ger : défense fut faite, « à peine de vie », de mettre à exécution l'ordonnance de l'intendant (1).

Il fallut deux arrêts du conseil du roi pour faire cesser ces excès de pouvoir. Fontette persista dans son idée et parvint à établir son système dans sa généralité.

Turgot appliqua dans la généralité de Limoges, mais en la modifiant sensiblement la réforme inaugurée par Fontette.

Il s'efforça d'abord de démontrer aux corvéables l'intérêt qu'il y aurait pour eux à voir se réaliser la suppression de la corvée gratuite et la mise en adjudication des travaux des paroisses évalués pour chacune d'elles en argent. Plus adroit que Fontette, mais non moins persévérant, il voulut ne paraître devoir le succès de sa réforme qu'à la persuasion : aussi, eut-il recours à l'influence des curés pour amener les contribuables à prendre des délibérations en faveur du rachat de leurs corvées.

Mais tandis qu'en Normandie le rachat effectué par une ou plusieurs paroisses n'engageait pas les autres, Turgot décida, au contraire, que le montant total des tâches rachetées serait recouvré sur l'ensemble des paroisses de la généralité.

Dans ce but, l'évaluation en argent de toutes les tâches devait être effectuée chaque année et le montant réparti, avec les autres impositions, sur l'ensemble des paroisses de la généralité. Les paroisses auxquelles il n'était pas imposé de tâches étaient taxées pour une somme égale à celle des dégrèvements sur la taille effectués au profit de celles qui participaient aux travaux (2).

Turgot n'éprouva pas moins de difficulté que Fontette à faire accepter sa réforme. Il se heurta d'abord à l'incrédulité et au mauvais vouloir des paysans (3) ; puis, il eut à soutenir avec Trudaine et le contrôleur général Bertin, qui voyaient

(1) Arrêts de la cour des aides du Parlement de Rouen contre la corvée (des 15 et 19 juillet 1760). Vig. III, p. just. nos 61 et 62.

Remontrances du Parlement de Normandie, des 26 et 27 juillet 1760. Vignon, III, p. just. nos 66 et 67.

(2) Voir dans la corresp. de Turgot avec Trudaine (Vignon, III, p. just. no 71) l'exposé que fait de son système l'intendant du Limousin.

(3) Lettre de Turgot à Trudaine, du 20 sept. 1764, citée dans Vignon, IV, p. just., p. 69.

avec raison dans sa réforme la création d'un nouvel impôt, de longues discussions qui firent l'objet d'une volumineuse correspondance (1).

Enfin, à force de ténacité et d'adresse il parvint à obtenir, à la date du 11 janvier 1766, un arrêt (2) approuvant les délibérations des paroisses de laisser faire leurs tâches à prix d'argent et autorisant les impositions établies sur elles en conséquence. Mais il est à noter qu'il ne fut pas question dans cet arrêt de la compensation à établir au profit de ces dernières, par virement et répartition, sur l'ensemble de la généralité, du montant des tâches adjugées.

De ces deux réformes on peut dire que celle de Fontette, en apparence plus arbitraire et fondée sur une sorte de contrainte, laissait au fond une certaine liberté aux paroisses qui pouvaient toujours, en exécutant leurs tâches dans les délais fixés, éviter l'imposition si elles préféraient la prestation en nature. C'était, en définitive, bien qu'il ne fût pas toujours appliqué, le principe, admis plus tard, du droit reconnu aux contribuables de choisir entre le paiement en nature ou en numéraire et qui se trouve encore au fond de nos modernes prestations. Aussi, ce système fut-il adopté dans un certain nombre de généralités, notamment dans celles de Moulins, de Rouen et d'Alençon, et cité avec éloges dans beaucoup d'écrits qui parurent plus tard sur la corvée.

Quant au système de Turgot, quoique dicté par un désir ardent de soulager les cultivateurs et bien qu'il parût ne procéder que de la persuasion et de la libre volonté des corvéables, il créait, à l'insu de ces derniers, un véritable impôt pécuniaire. « La libération des paroisses, d'accepter l'imposi- « tion d'une somme d'argent dont on les exonérait en même « temps », ne fut, selon l'expression de Meulan d'Albois, un de ses admirateurs passionnés, qu'une « comédie » qui cachait l'établissement d'une imposition effective sur toute la généralité. S'il s'en était tenu aux termes de l'arrêt du 11 janvier

(1) Voir cette correspondance de 1761 à 1767, Vignon, III, p. just., n° 71.

(2) Voir cet arrêt dans Vignon, II, p. just., tit., III, chap. I, n° 467.

1766 qui l'autorisait à imposer les paroisses qui auraient consenti à payer plutôt que de faire leurs tâches, en laissant les autres libres de les exécuter en nature, son système eût été plus conforme aux véritables aspirations de ses administrés ; tandis qu'il n'obtint leur adhésion à sa réforme que grâce à une habile dissimulation.

Aussi la réforme de Turgot ne s'étendit-elle point ailleurs et lorsque, devenu contrôleur général, il s'imagina de l'imposer à toute la France, elle fut loin d'être accueillie avec le même empressement par toutes les provinces. Un certain nombre de généralités, parmi lesquelles celle de Poitiers, tout en réclamant une base plus équitable de la répartition des corvées, prétendirent rester libres de les exécuter en nature, si tel était leur avantage.

Quoi qu'il en soit, les réformes des intendants de Normandie et du Limousin furent le point de départ d'un redoublement de violence dans les polémiques qui s'élevaient déjà sur la question « brûlante » des corvées. Celles-ci devinrent le prétexte des attaques dirigées contre le pouvoir royal par les partis d'opposition qui prétendaient voir dans la corvée la source de toutes les misères de la population rurale.

Le marquis de Mirabeau fut un de ceux qui s'élevèrent avec le plus de violence contre le système d'Orry, qu'il appelle « l'abomination de la désolation des campagnes » (1). Dans un mémoire inséré dans les « Ephémérides du Citoyen », de l'année 1767 (2), l'auteur déclarait que « les corvées sont une des inventions les plus pernicieuses sorties du cerveau d'un administrateur » ; son opinion était que si l'on continuait à faire usage des corvées, on ne tarderait pas à faire un vaste cimetière de tout le territoire de l'Etat (3).

(1) *L'Ami des hommes ou traité de la population*, 1760, six volumes.

(2) *Ami des hommes*, t. V. Lettres sur les corvées.

(3) *Réponse à l'essai sur la Voirie* (*Ami des hommes*, 1760, t. VI).

Cet « *Essai sur la Voirie* » et son « *Supplément* », attribués à Duclos (*Contra* : *Correspondant*, n° du 25 juin 1873, p. 1219), défendaient avec énergie le système de la corvée. — Voir aussi Sainte-Beuve, « *Causeries du lundi*, t. IX, Paris, Garnier, 1840, Duclos, p. 207. — Voir aussi Duclos, *Œuvres*, Paris, Belin, 1821, t. III, 2e partie, « *Essai sur la Voirie* » et « *Supplément* », p. 517 à 751.

Quesnay, Dupont de Nemours, Voltaire protestèrent, à l'exemple de l'auteur de « l'Ami des Hommes », contre le système des impositions en nature.

Mais c'est surtout Condorcet qui contribua le plus puissamment à leur suppression définitive. Ami personnel de Turgot, il ne craignit pas, dès que celui-ci fut installé au contrôle général des finances, de le mettre en quelque sorte en demeure d'ordonner la suppression immédiate des corvées. « J'attends un édit ou un arrêt sur les corvées, lui écrivait-il au mois de septembre 1774 (1), c'est peut-être le seul bien que vous puissiez faire en ce moment. »

D'ailleurs, sa correspondance est pleine des récriminations qu'il ne cessait de diriger contre cette institution, et la brochure anonyme « sur l'abolition des corvées » qu'il lança dans le public à la fin de 1775, y produisit la plus grande sensation (2).

Il est sans doute incontestable que l'emploi des bras de l'agriculture à l'établissement et à la conservation des routes présentait les plus graves inconvénients ; mais on doit aussi reconnaître que ceux-ci étaient dus, en grande partie, soit à une administration défectueuse de ce service, soit à la mauvaise volonté des corvéables.

Une des principales causes qui rendaient la corvée pénible et vexatoire se trouvait dans l'abus des exemptions que la faiblesse de quelques subdélégués (3) ou intendants laissait sans cesse s'accroître et dont bénéficiaient les gens influents des paroisses (4), ces bourgeois, qui, au dire de Turgot,

(1) Ch. Henry, *Correspondance inédite de Condorcet et de Turgot*. — Paris, Charavay, 1882, p. 200, 23 sept. 1774.

(2) Voir les œuvres de Condorcet publiées par A. Condorcet O'connor, lieut. général, et M. F. Arago, secrétaire perpétuel de l'académie des sciences, Paris, Didot, 1847 — t. I, *Correspondance entre Turgot et Condorcet* (inédite), lettres 3, 55, 61, *in fine*, et note ; — t. II, *Eloge de Trudaine*, p. 231 ; — t. V, *Vie de Turgot*, p. 63 et suiv. ; — t. XI, *Lettre d'un laboureur de Picardie*, p. 6 et 16. — « *Réflexions sur la corvée à mylord* *** », 1775, p. 59. — « *Sur l'abolition des corvées* », 1775, p. 87.

(3) Voir le mémoire sur la conduite des corvées..... par Toffier, ingénieur en Champagne, du 24 août 1754. — Vignon, III, p. just. n° 32.

(4) Un intendant du Roussillon constatait que le peuple se prêtait avec assez de soumission aux exigences de la corvée, mais demandait qu'on

« aimaient mieux voir toute leur paroisse écrasée que de payer 5 sols de plus ». De sorte qu'il n'y avait réellement que les plus misérables manœuvres et quelques pauvres habitants de la campagne soumis effectivement aux travaux des chemins. La paresse et le mauvais vouloir de quelques corvéables, cherchant par tous les moyens à se soustraire aux tâches qui leur étaient imposées, augmentaient aussi la charge des travailleurs et provoquaient des mesures de sévérité fâcheuses et sans succès.

Les syndics eux-mêmes ne montraient pas toujours, dans l'exercice de leurs attributions, l'esprit de justice et d'impartialité que commandait leur caractère de représentants des intérêts collectifs de la paroisse. « Souvent, dit le marquis « de Mirabeau (1), le syndic est l'homme le plus accrédité du « village ; mais ce n'est qu'un paysan et il se conduit ordinai- « rement comme tous les gens de son espèce. Il agit par hu- « meur et par vengeance ; il cherche à se faire des amis et « des protections ; il abuse du petit pouvoir qu'il a dans « sa communauté pour vexer ses ennemis ; il les fait mar- « cher et travailler au delà de leur contingent, exempte les « métayers et les cultivateurs de celui qui lui a fait donner « la commission ; il en use de même envers ceux du seigneur « et de l'homme puissant dont il cherche à accueillir la bien- « veillance ; ses frères, parents et amis sont ménagés. Sou- « vent il accorde des exemptions à prix d'argent ; en un mot, « c'est le pauvre, le faible qui souffre le poids du jour ; c'est « le malheureux qui n'a aucune ressource qui fait le chemin, « qui paie les garnisons et les amendes. »

Derrière une certaine exagération déclamatoire, il y avait une part de vérité dans cette charge du marquis de Mirabeau contre les syndics ; mais si des faits de cette nature se produisirent dans un certain nombre de provinces, il n'en fut pas partout de même, et nous avons vu, notamment, quelles

en rendît le fardeau moins lourd en diminuant le nombre des exemptions (Inventaire des Arch. des Pyrénées-Orientales. C. 1192). V. A. Babeau, *Le village sous l'ancien régime*.

(1) Mq. de Mirabeau, « *Ami des hommes* » — 1760, t. V. Lettre sur les corvées, p. 20 et s.

mesures énergiques et sévères édicta, dans ses ordonnances, contre les syndics concussionnaires, l'intendant de la généralité de Poitiers.

Enfin, les agents subalternes des ponts et chaussées, chargés de la direction des corvéables, ne craignaient pas, parfois, d'opprimer les paysans en se livrant contre eux à des excès analogues à ceux dont quelques syndics se rendaient coupables : ce fut là un des principaux griefs relevés par les paroisses poitevines contre l'exécution des corvées.

Aussi, n'est-il pas étonnant que, sous l'influence de semblables abus, certaines paroisses refusassent d'exécuter les tâches qui leur étaient assignées. C'est ce qui arriva, par exemple, en 1763, dans la généralité de Poitiers, à la paroisse d'Archigny, dont les habitants, refusant d'exécuter la corvée qui leur était imposée sur une portion de la route de Châtellerault à Limoges, repoussèrent et maltraitèrent les cavaliers de la maréchaussée. Il fallut un arrêt du conseil (1), les menaçant de faire exécuter les travaux à leurs frais, pour les faire rentrer dans le devoir.

Tous ces abus et leurs funestes conséquences auraient pu être évités si, dès l'origine, la corvée royale avait été établie proportionnellement aux « facultés » des paroisses intéressées aux routes, c'est-à-dire par obligation imposée à chaque habitant de la fournir ou de la faire exécuter dans la mesure de ses ressources personnelles. Nous savons qu'on voulait alors éviter à tout prix de lui imprimer un caractère d'impôt qui aurait à la fois effrayé les taillables et atteint les privilégiés.

L'expérience ne tarda pas à démontrer le besoin d'une réforme et la nécessité de faire disparaître la plupart des cas d'exemption dont l'iniquité provoquait et justifiait, dans une certaine mesure, les attaques dirigées contre la corvée.

De nombreuses propositions en ce sens, émanant soit d'agents supérieurs des ponts et chaussées chargés de la direction des travaux, soit de personnes qui avaient eu elles-

(1) Arrêt du Cons. d'Etat du 24 déc. 1764, cité dans Vignon, II, p. just. n° 457.

mêmes à en subir la charge, firent l'objet, de 1758 à 1774, de mémoires dont la modération contraste avec la violence des écrits des théoriciens ou des philosophes, plus disposés à renverser une institution qu'à rechercher les causes de ses imperfections et les moyens de l'améliorer. Tous réclamaient la suppression des exemptions et une répartition plus équitable des tâches proportionnellement à la fortune de chaque intéressé, avec faculté de rachat pour ceux qui préféreraient ce mode de libération, car, disait Legendre (1), « un homme a « toujours du temps et n'a pas toujours d'argent ».

C'était, en somme, le retour aux principes de la corvée seigneuriale méconnue par l'instruction de 1738.

L'inspecteur général de Voglie, qui comptait au nombre des cinq généralités de son département celle de Poitiers, résumait très bien l'opinion la plus sage basée sur l'expérience et une pratique de tous les jours, dans un mémoire qu'il adressait à Trudaine de Montigny (2), le 28 octobre 1774 : d'après lui, et considérant le régime actuel de la corvée, « il « faut ou la supprimer ou la modifier de manière à la dégager, « s'il est possible, des vices inhérents à sa constitution ». Mais il ajoute : « Supprimer la corvée, ce n'est pas chose « aussi facile que le commun des spéculateurs l'imagine ; la « modifier à l'avantage des peuples, c'est une opération sans « contredit très difficile, mais qui n'est cependant pas impos- « sible... » Dédaignant les ressentiments auxquels va peut-être l'exposer sa franchise, il déclare que ce n'est pas la corvée elle-même, mais la manière dont on l'exige, qui est vicieuse : on peut en détruire les abus sans l'abolir. L'imposition par laquelle il faudrait la remplacer serait beaucoup au-dessus des facultés des corvéables.

Puis, il s'efforce de démontrer par une série de calculs que l'imposition représentative de la corvée de son département serait plus onéreuse qu'une répartition équitable des prestations en nature et conclut en proposant quelques améliora-

(1) Legendre, ingénieur de la généralité de Châlons. V. Vignon, III, p. just. n° 50.

(2) Fils et collaborateur de Daniel Trudaine.

tions à ce régime : réglementation officielle de la corvée par le gouvernement, suppression de la plus grande partie des privilèges, réduction à huit jours au maximum de la durée des travaux (1).

En résumé : répartition plus équitable de la corvée et faculté de rachat de cette charge, tel était le véritable sens des réformes réclamées par les hommes compétents au moment où Turgot prenait la direction des affaires.

(1) L'ingénieur Péronnet partageait l'opinion de Voglie sur la nature des réformes qu'il était indispensable d'introduire dans la réglementation de la corvée royale, mais n'était pas non plus partisan de sa suppression complète : il craignait surtout le détournement par l'Etat des fonds fournis par l'impôt de remplacement et destinés à l'entretien des routes. C'est la même crainte qu'exprimait Legendre en 1758, lorsqu'il parlait de ce nouvel impôt « dont la necessité des temps forcerait souvent d'ap- « pliquer le produit à des objets étrangers ». — Mémoire du 22 janvier 1758. Vignon, III, p. just. n° 50.

## CHAPITRE VIII

### MINISTÈRE DE TURGOT.

Tentative de généralisation du système introduit en Limousin — Enquête administrative et circulaire du 28 juillet 1775. — Réponse de l'intendant du Poitou. — Persistance de Turgot dans ses idées de réforme. — Lit de justice et enregistrement de l'édit du 12 mars 1776. — Chute de Turgot.

C'est au mois d'août 1774 que Turgot fut nommé contrôleurs général des finances.

Un des premiers actes de son administration fut d'entreprendre la suppression radicale de la corvée et son remplacement par une contribution pécuniaire. Il voulait imposer à tout le royaume le système qu'il avait introduit dans sa généralité de Limoges, et cela brusquement, sans transition, alors que la plus grande habileté, la plus adroite diplomatie eussent été nécessaires pour mener à bien une opération aussi délicate. « Turgot, dit M. Stourm, appartenait à une école d'éco-
« nomistes dont les doctrines absolues, les idées entières
« n'avaient jamais encore subi l'atténuation qu'amène la pra-
« tique. La droiture naturelle de son caractère, sa rigueur
« même excluaient en outre toute transaction : il ne com-
« prenait pas que la vérité rencontrât d'obstacle. Confier dès
« le début de son règne le pouvoir à un homme ainsi trempé,
« témoignait explicitement, sans doute, des bonnes intentions
« de Louis XVI, mais impliquait, en même temps, de sa
« part, une témérité difficilement compatible avec le succès.
« Beaucoup d'habileté eût été nécessaire pour mener à bonne
« fin l'œuvre délicate et radicale qu'il s'agissait d'accomplir.

« Or, l'habileté ne formait certainement pas la qualité domi-
« nante de Turgot » (1).

Nous avons vu quelle influence exerçaient sur les idées de Turgot ses amis politiques, et notamment Condorcet, qui, dans son impatience révolutionnaire, réclamait de lui la destruction immédiate des abus (2). La nature autoritaire du nouveau contrôleur général et sa tournure d'esprit s'accommodaient d'ailleurs fort bien des mesures extrêmes.

Aussi résolut-il, dès son arrivée au pouvoir, d'ordonner purement et simplement la suppression de tout travail sur les routes (3), et la conversion des tâches en une imposition équivalente. Trudaine qui déjà, lors de la réforme en Limousin, l'avait engagé à modérer son ardeur d'innovation, lui fit entrevoir les inconvénients qui allaient résulter, pour la viabilité, d'une suspension temporaire des corvées, et le pria, avant de prendre une décision définitive, de demander aux intendants leur opinion « sur la forme et sur le fond de l'opération ».

Après quelques hésitations, Turgot se décida enfin à consulter ces administrateurs sur l'opportunité de la réforme qu'il avait décidée. A cet effet, il soumit à leur appréciation deux projets de déclarations royales à faire enregistrer : la première aux Parlements, la seconde aux Cours des aides.

L'envoi de ces deux déclarations à l'intendant du Poitou fut accompagnée d'une lettre dont l'original manuscrit et revêtu de la signature de Turgot existe encore aux archives de la Vienne. Elle porte la date du 28 juillet 1775 (4).

Cette « lettre à M. de Blossac, pour le prier de donner son avis touchant la prochaine suppression de la corvée », invite l'intendant à renvoyer le plus tôt possible ses observations sur les deux projets, tout en se conformant « aux vues de Sa « Majesté sur cet objet important, en supprimant dès à pré-

(1) Stourm, *Les fin. de l'anc. Rég.* I, p. 27.

(2) V. Ch. Henry, *Correspondance inédite de Condorcet et de Turgot*, loc. cit., pp. 21, 186, 198, 227, 252.

(3) Circulaire aux intendants, du 6 juin 1775, citée dans Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 105.

(4) Arch. de la Vienne, C. 42.

« sent toute espèce de commandement pour la corvée « en nature ». Il y est dit que l'intention du roi est qu'il ne soit plus levé aucun travail gratuit sur ceux de ses sujets qui n'ont que leurs bras pour vivre, mais que l'on ne devra pas comprendre, sous le nom de corvées, les impositions qui ont été levées dans plusieurs paroisses et même dans quelques généralités en rachat du travail en nature. « Cette forme, « ajoute Turgot, est au contraire celle qui se rapproche le « plus des vues de Sa Majesté et qu'il compte étendre à tout « le royaume. »

L'intendant devra donc faire établir par l'ingénieur qui sert près de lui, le plan des routes et autres travaux de corvées qui lui semblent le plus indispensables, y joindre ses propres observations et envoyer le tout à M. Trudaine. Celui-ci ou le contrôleur général lui-même lui renverront cet état en indiquant ceux de ces ouvrages qui devront être exécutés dans le courant de l'année suivante : le détail de ces travaux, établi par le sous-ingénieur, sera l'objet d'une adjudication « soumise aux entrepreneurs les plus intelligents et les plus « honnêtes que pourra trouver l'intendant ».

La même procédure devait être suivie à l'égard des travaux de réparations ; mais les adjudications devaient être passées pour 6 ou 9 ans, en exigeant qu'il y ait sur chaque route, d'un bout de l'année à l'autre, un atelier, de manière que chaque dégradation soit réparée aussitôt qu'elle se sera produite, et éviter ainsi des réparations plus onéreuses.

Le paiement des entrepreneurs serait assuré par l'établissement d'un rôle des biens-fonds situés dans chaque paroisse de la généralité et le prix des travaux réparti sur chacun d'eux proportionnellement à sa valeur. « Comme le roi, dit « Turgot, regarde la construction des chemins comme une « des charges de la propriété, son intention est qu'elle soit « supportée par tous les propriétaires, privilégiés ou non, « sans exemption. »

Cette imposition pouvait varier d'une année à l'autre, avec la quantité de travaux qu'il y aurait lieu de faire exécuter : aussi, à la fin de chacune d'elles, un état de situation des travaux effectués devait permettre de juger de la nécessité

de réduire ou d'augmenter l'imposition. Si les sommes prévues pour les travaux de l'année n'avaient pas été entièrement employées, on en ferait la déduction sur le montant de l'imposition de l'année suivante. Si, au contraire, cette somme avait été dépassée, le contrôleur général devait en être informé, et le montant de l'avance faite de ce chef à l'entrepreneur serait ajouté à cette imposition.

Certaines mesures étaient encore indiquées par la lettre du contrôleur général pour parer à l'entretien des ouvrages déjà faits, et les empêcher de dépérir jusqu'au moment où paraîtrait l'édit du roi. Si l'intendant a fait faire des abonnements, comme cela s'est produit dans plusieurs généralités pour remplacer la corvée, ce procédé sera maintenu ; si, au contraire, les ouvrages n'ont cessé de se faire en nature, il devra se borner à faire procéder à l'entretien des ouvrages faits et supprimer tout ouvrage neuf ; si enfin une route nouvelle était en voie d'achèvement, le contrôleur général devrait en être informé pour qu'il pût subvenir à cette dépense.

Quant aux paroisses qui, pour des raisons différentes, n'auraient pas participé aux frais d'entretien, elles devraient y contribuer au moyen d'une imposition établie par l'intendant et autorisée, par les soins du contrôleur général, par arrêt du conseil : des modérations du montant de cette imposition extraordinaire leur seront accordées par l'intendant sur leurs autres impositions, « ainsi qu'il en a été usé dans la généralité de Limoges ».

La lettre de M. de Blossac se terminait enfin par la recommandation d'employer, autant que possible, les fonds de charité à la cessation des corvées.

Suspension temporaire de tout travail en nature sur les routes en attendant sa suppression définitive par l'établissement d'une imposition générale et proportionnelle sur la propriété foncière : tel était, en résumé, l'esprit des instructions du contrôleur général. Il ne s'agissait pas d'une simple taxe de remplacement payée par les corvéables, mais d'une contribution différente, applicable aux non taillables ni corvéables. Cette mesure était incontestablement la plus équitable, la

propriété foncière profitant plus directement des routes; mais elle devait infailliblement se heurter à une opposition formidable de la part des intéressés, alors tout-puissants; et il eût été plus prudent à cette époque de procéder à une semblable réforme graduellement et par modifications successives que de la décréter d'un seul coup, au risque d'en compromettre le succès. Il en résultait en outre un réel inconvénient pour les populations rurales des provinces pauvres : le morcellement, pour ainsi dire à l'infini, de la propriété foncière faisait en effet entrer dans la catégorie des imposables la plus grande partie des cultivateurs qui exécutaient jusque-là les corvées. Or, cette propriété se réduisant le plus souvent pour eux à un petit lopin de terre, à peine suffisant pour les nourrir, eux et leurs familles, ceux-ci ne verraient-ils pas d'un mauvais œil l'obligation qui leur était désormais imposée de solder en numéraire leur part contributive, si minime qu'elle fût, à l'exécution des travaux des routes? Il leur eût été moins onéreux de consacrer à l'Etat une partie de leur temps que de payer un nouvel impôt.

La réponse de l'intendant du Poitou à la lettre du contrôleur général, et ses observations sur les difficultés que présenterait l'application immédiate dans sa généralité d'une réforme aussi radicale, reflètent les sentiments intimes de la plupart des intendants, plus partisans de modération que de suppression définitive de la corvée (1). D'ailleurs, M. de Blossac, partageant encore sur ce point les sentiments de ses collègues, et connaissant d'avance l'opinion de Turgot, ne semble pas s'être fait illusion sur le peu d'influence que ses conseils pourraient exercer sur les décisions du contrôleur général et laissait percer son scepticisme à cet égard, dans une lettre qu'il adressait au subdélégué général du Poitou, M. de Beauregard, le jour même de l'envoi de ses observations au ministère. « Nous verrons l'usage que M. le contrôleur général « en fera », y disait-il en effet; ce qui semble bien indiquer que l'intendant ne répondait que par acquit de conscience, sans

(1) V. Vignon, loc. cit, III, p. 71.

conserver grand espoir de modifier une opinion qu'il savait irrévocablement arrêtée.

Sa réponse, sous forme de mémoire, parvint au ministère le 31 août 1775, accompagnée d'une lettre datée de Rennes le 26 du même mois (1), dans laquelle M. de Blossac annonçait l'envoi de ses observations et manifestait le regret de n'avoir pu, en raison de l'urgence, leur donner tout le développement qu'il aurait désiré.

Le mémoire lui-même porte la rubrique suivante : Observations sur les deux projets de déclaration concernant le changement de la corvée en une imposition sur tous les biens-fonds, et sur la lettre de M. le contrôleur général du 28 juillet 1775 (2).

L'intendant reconnaît que « le changement de la corvée en « une imposition sur les biens-fonds offre, à la vérité, un grand « soulagement pour la classe du peuple qui a le plus besoin « de secours », mais il estime qu'en raison des « circonstances « locales » l'exécution de cette réforme présente un grand nombre de difficultés.

Selon lui, la suppression temporaire du travail en nature, proposée par le contrôleur général, ne saurait être immédiatement appliquée en Poitou sans causer à cette province de graves préjudices.

Le nombre des routes à entretenir, à achever ou à ouvrir dans la généralité est en effet si considérable que l'exécution de ces travaux à prix d'argent nécessiterait une dépense énorme. Sur les 150.000 livres levées sur le Poitou pour les ponts et chaussées, un tiers à peine a été laissé à la province pour ces ouvrages : l'adjudication les rendrait cependant encore plus dispendieux, si l'on considère l'impossibilité d'empêcher les sous-adjudications dont la conséquence est d'augmenter le prix de revient des travaux, chaque sous-adjudi-

(1) Archiv. de la Vienne, C. 42.

(2) Nous avons utilisé pour ce travail la copie certifiée conforme au document existant aux archives du ministère des travaux publics et offerte par M. Ducrocq aux archives de la Vienne où elle est déposée. Liasse C. 851. Le brouillon, corrigé de la main de M. de Blossac, existait déjà aux mêmes archives, C. 42.

cataire voulant réaliser un bénéfice sur son entreprise, et si l'on tient compte de la nécessité où l'on serait d'accorder les 6 deniers pour livre aux collecteurs de l'imposition, ainsi qu'une remise honnête au receveur des tailles et au trésorier. Il faudrait au moins, si l'on remplace la corvée par une imposition, décharger la province de ces 150.000 livres avec laquelle elles feraient double emploi. Pour la même raison, on ne devra faire contribuer la province que pour les ouvrages véritablement utiles à tout le royaume, et non plus pour des travaux de routes dans la généralité de Paris par exemple, comme cela s'est produit jusqu'ici.

Une grande quantité de ponts se sont écroulés par suite de l'indifférence des seigneurs péagers qui ont préféré faire l'abandon de leurs droits de passage que de pourvoir à leur entretien : n'y aura-t-il pas là un surcroît de charge pour les paroisses intéressées à leur rétablissement ?

Quant aux entretiens, les fortes diminutions qu'il faudra effectuer sur la taille et autres charges pour qu'on puisse accorder aux paroisses les modérations que propose le contrôleur général, et le temps nécessaire pour établir les devis et estimations, dresser les rôles et percevoir l'imposition, s'opposent à l'exécution immédiate de la réforme proposée.

La difficulté ne sera pas moins grande de trouver des entrepreneurs intelligents et solvables, dans une province qui n'est pas commerçante : « On y trouve peu de gens qui ayent « quelque somme considérable à leur disposition » ; or « la « somme des entretiens monterait fort haut », et l'on ne trouverait sûrement pas actuellement d'entrepreneurs qui voulussent faire les avances : il faudrait donc les faire pour eux. Il sera d'ailleurs encore plus difficile d'en trouver un certain nombre qui aient l'intelligence et la probité convenables. L'intendant craint qu'il n'y ait alors connivence entre eux et les agents inférieurs chargés de l'établissement des devis et de l'estimation des ouvrages.

Jusqu'ici, les travaux des routes ont toujours été faits, en Poitou, par corvées ; celles-ci ont été, de la part de l'intendant, l'objet de notables améliorations : « Depuis que je suis en « Poitou, dit M. de Blossac, j'ai toujours eu égard aux pa-

« roisses qui étaient assujetties aux corvées et... je les ai « soulagées autant qu'il a été possible. » Une très grande latitude était en effet laissée aux corvéables dans l'exécution de leurs tâches : ils pouvaient notamment s'en affranchir par voie d'abonnement ; mais ceux-ci paraissent avoir préféré les exécuter en nature : « Il n'y a point eu d'abonnements, dit « le mémoire, excepté de très peu de paroisses qui s'arran- « geaient avec d'autres, ou de particulier à particulier, arran- « gements dans lesquels on n'entrait point et dont il était « même défendu à tous employés des ponts et chaussées « de se mêler. » Les tâches de toute l'année étaient du reste distribuées au printemps, et chacun pouvait exécuter la sienne sans nuire à ses travaux ; de sorte qu'il n'y avait pas de paroisse entière qui eût à faire sa corvée, mais seulement des particuliers de différentes paroisses agissant indépendamment les uns des autres.

La conséquence est que si l'on supprime immédiatement les corvées pour les remplacer par une imposition, il en résultera « des difficultés insurmontables pour faire, cette année, « une répartition sur cet objet ». L'intendant estime en outre qu'en admettant que cette répartition fût possible, il ne serait pas juste de faire payer par une communauté les corvées de quelques particuliers moins diligents que les autres.

Il ne faut pas songer non plus, comme le propose le contrôleur général, à suppléer au manque de ressources par l'emploi des fonds de charité, car il y a longtemps que ces fonds sont dans les mains de ceux qui ont la conduite des ateliers, et la majeure partie en a déjà été employée. D'ailleurs l'intendant ne paraît pas très partisan de l'emploi de ces fonds aux travaux des routes ; les ateliers de charité, destinés à procurer du travail aux indigents, ne doivent pas être mis en concurrence avec les chantiers des entrepreneurs : il lui paraîtrait plus utile d'affecter les fonds de charité au rétablissement des chemins de traverse.

M. de Blossac craint aussi que les adjudications ne fassent hausser le prix des salaires au delà des proportions raisonnables ; il réclame des garanties pour que l'imposition

nouvelle ne soit pas détournée de sa destination et demande si les fonds des ecclésiastiques devront être taxés comme les autres. Puis, après quelques remarques de détail, notamment sur la confection des rôles de répartition, il conclut à la nécessité d'un sursis dans l'application à la généralité de Poitiers de la réforme proposée par le contrôleur général, et de laisser remplir, au moins pour cette année, les tâches qui restent à faire : « De tout ce que dessus, dit-il, il résulte que pour cette « année il serait nécessaire de laisser achever les tâches « commencées, sans cela il arriverait que les corvoyeurs « diligents auraient eu tort de faire la leur, et que les « paresseux auraient bien fait de peu travailler. Il en ré- « sulterait encore que les entretiens des routes ne seraient « point achevés, qu'elles seraient plus mauvaises que si « l'on n'y avait point travaillé du tout, puisqu'à côté d'une « tâche finie il s'en trouverait une à moitié faite. »

Il termine, enfin, en insistant de nouveau sur la difficulté qu'il y aura à opérer pour le printemps suivant le recouvrement des impositions, de trouver des entrepreneurs et l'impossibilité de rembourser aux paroisses sur leurs impositions les sommes levées pour l'entretien des routes.

Les réponses des autres intendants parvinrent au ministère avec celle de M. de Blossac. Presque toutes d'ailleurs contenaient des réserves analogues à celles formulées par l'intendant du Poitou, soit au point de vue de l'opportunité de la réforme, soit à propos du mode proposé pour sa réalisation : difficulté de trouver des entrepreneurs solvables et intelligents, avantages de la faculté laissée aux corvéables d'exécuter leurs tâches en nature. L'un d'eux même (1) témoignait une entière opposition au projet du contrôleur général. Tous réclamaient des améliorations dans ce service par la suppression en première ligne de tous les privilèges (2).

Mais ce n'était pas l'amélioration des corvées que poursuivait Turgot, c'était leur suppression radicale et définitive ; et il ne se faisait pas faute de déclarer lui-même que son

(1) L'intendant de Franche-Comté.
(2) V. Vignon, loc. cit., III, p. 71.

intention était de rendre cette institution odieuse pour arriver à son but : flétrie par une déclaration royale, la corvée serait désormais impossible, il faudrait bien alors la remplacer par autre chose.

Aussi, passant outre aux observations qu'il avait provoquées de la part des intendants, il fit prendre par Trudaine les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution immédiate de l'édit qu'il projetait, aussitôt que celui-ci aurait été approuvé par le roi.

M. de Blossac reçut bientôt (1), dans cet ordre d'idées, une lettre signée du directeur général des ponts et chaussées, l'invitant à prendre ses mesures en vue de la suppression prochaine des corvées. « Vous avez été prévenu, lui écrivait Tru-« daine, par la lettre de M. le contrôleur général du 28 juillet « dernier, de l'intention du Roy au sujet de la suppression de « la corvée; il vous a prié de faire dresser, en conséquence, « par l'ingénieur qui sert près de vous, un état général des « routes et des divers ouvrages à faire sur chacune d'elles... » Dorénavant, les travaux d'entretien et de réparation des routes existantes, ainsi que ceux de percement de routes nouvelles devront être faits par adjudication. L'intendant se bornera pour le moment, et jusqu'à la fin de l'année suivante, à faire procéder au perfectionnement des parties de routes à peu près achevées, et surtout à l'entretien de celles « actuel-« lement faites ». Il n'en fera ouvrir de nouvelles qu'en 1777, c'est-à-dire lorsque toutes les opérations des ingénieurs auront été faites avec la précaution requise, et si la chose est jugée nécessaire. Si le tiers de l'imposition de 150.000 livres levée sur cette généralité est insuffisant pour l'exécution des grands travaux, les autres provinces viendront à son secours (2).

Trudaine comptait d'ailleurs parer aux dépenses les plus urgentes de la généralité : « J'y fais passer, écrivait-il à Turgot, « 30.000 livres qui, avec 50.000 livres de fonds de charité et

(1) Au mois de nov. 1775.

(2) Lettre de Trudaine à M. de Blossac, arch. de la Vienne, C. 740 (nov. 1775).

« quelques épargnes sur les ouvrages d'art, pourront suffire « pour le moment (1). »

Sans perdre de temps, Turgot se met à rédiger son préambule d'édit, dans lequel traçant le tableau le plus sombre des souffrances et des vexations auxquelles les corvées exposent journellement les habitants des campagnes, il pose le principe de son remplacement par une contribution sur tous les propriétaires fonciers et dont la « répartition sera faite sur les « particuliers, à proportion de leur cotisation au rôle des « vingtièmes, et à l'égard des biens non imposés aux ving- « tièmes, dans la même proportion, suivant leurs revenus ».

On sait le reste. Le roi ayant donné son approbation, cet édit fut porté, avec cinq autres relatifs à des réformes sur le commerce et l'industrie, au Parlement de Paris, le 9 février 1776. Sur le rapport qui lui fut fait touchant l'édit portant suppression des corvées, le Parlement décida d'adresser au roi « de très humbles et très respectueuses remontrances « pour le supplier de vouloir bien retirer ledit édit comme « inadmissible, tant au fond que dans ses dispositions ». Le roi refusa de les entendre et résolut de tenir un lit de justice pour l'enregistrement des édits. Cette cérémonie eut lieu le 12 mars au château de Versailles ; l'avocat général Séguier y prit la parole pour combattre les idées du contrôleur général, mais il ne s'attarda pas à discuter les avantages ou les inconvénients de la corvée : toute son argumentation se borna à faire ressortir quelle grave atteinte allait porter l'édit du roi aux privilèges de la noblesse, « qui est le plus ferme appui « du trône », et du clergé, « ministre sacré des autels », les confondant l'un et l'autre avec le reste du peuple « qui n'a droit « de se plaindre de la corvée que parce que chaque jour lui « rapporte le fruit de son travail pour sa nourriture et celle « de ses enfants ». Il terminait en demandant l'emploi de l'armée à l'établissement et à l'entretien des chemins publics.

Le roi n'en ordonna pas moins l'enregistrement de l'édit,

(1) Lettre de Trudaine à Turgot, citée par Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 120.

ce qui eut lieu séance tenante par les soins du greffier en chef du Parlement.

L'édit de 1776 fut enregistré « à la sénéchaussée et siège « présidial » du Poitou, à Poitiers, le 23 mars de la même année, à la requête de Me Henri Filleau, procureur du roi. Mais, malgré son enregistrement en lit de justice, l'édit de février resta lettre morte. La seule trace de commencement d'exécution qui en subsiste se rapporte précisément au Poitou (1) : c'est une instruction du 29 février 1776 de l'inspecteur général de Voglie à l'ingénieur en chef de la généralité de Poitiers, pour préparer les éléments de la construction et de l'entretien des routes à prix d'argent, d'après le nouveau système. Dans cette instruction, est proposé le mode d'adjudication par soumissions cachetées entre entrepreneurs préalablement admis à concourir par l'intendant.

Mais ce ne fut là qu'un cas exceptionnel. Turgot, combattu par la cour, abandonné et presque désavoué par le roi, dut en effet quitter le pouvoir le 12 mai, justifiant cette prophétie de Trudaine : « Soyez sûr qu'il n'y a pas un conseiller au « Parlement qui ne regarde l'époque de l'envoi des édits « comme la fin de votre ministère. »

(1) Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 129.

# CHAPITRE IX

## MINISTÈRE DE CLUGNY DE NUIS.

Réaction contre les idées de Turgot. — Enquête de 1776. — Projet de réponse en Poitou. — Déclaration du 11 août 1776. — Rétablissement de la corvée.

La réforme de Turgot ne réussit pas, parce qu'elle fut trop précipitée. Aussi, l'on vit se produire après la chute du contrôleur général, ainsi qu'il arrive fréquemment à la suite de mesures extrêmes, une vive réaction contre les principes qu'il avait essayé de faire prévaloir. Mais, comme il reste toujours quelque chose des institutions qui disparaissent, une ère de transactions et aussi d'incertitudes s'ouvrit, avec les successeurs de Turgot, dans le régime de la corvée. L'heureuse impulsion donnée par l'ancien ministre de Louis XVI devait porter ses fruits ; mais il fallait pour cela laisser à l'évolution normale et méthodique des idées le soin de réaliser la bienfaisante transformation que la révolution prématurée de Turgot avait gravement compromise : les événements précurseurs du grand acte qui allait s'accomplir devait d'ailleurs en favoriser la réalisation.

Toutefois, le coup porté dans les esprits par la brusque réforme de l'édit de 1776 ne devait pas peu contribuer à rendre plus difficile la tâche des successeurs de Turgot. Après avoir essayé le rétablissement pur et simple du régime antérieur, on s'aperçut bientôt que le peuple, après s'être cru un instant complètement débarrassé de la corvée, n'accepterait pas sans résistance son rétablissement intégral : de là le système mixte et en quelque sorte dilatoire suivi par la suite.

Le nouveau ministre fut Clugny de Nuis, ancien intendant

de Bordeaux. Comme il fallait aviser, en attendant les remontrances des parlements sur l'application de l'édit de février, toujours admis en principe, comme il fallait aviser à faire exécuter, dans les premiers jours de l'automne, les réparations indispensables aux routes, afin de les conserver rigoureusement praticables, Clugny se borna à accorder à Trudaine un crédit provisoire et très insuffisant de 500.000 liv.

Mais il était aussi difficile d'exécuter l'édit de février, condamné en fait, que de le révoquer, et Clugny, très perplexe, crut trouver dans l'opinion des intendants un terme à ses incertitudes. Il leur adressa donc, le 16 juin, une circulaire dont l'exemplaire destiné à l'intendant du Poitou se trouve aux archives de la Vienne (1).

Cette lettre fait connaître à M. de Blossac les oppositions violentes auxquelles s'est heurté l'édit de 1776 et les difficultés qu'a présentées son application même dans le ressort des parlements où il a été enregistré. Or, la suppression depuis plus d'un an de tout travail de corvées ayant rendu les réparations des routes de plus en plus urgentes, le contrôleur général désirerait savoir de quelle manière l'intendant du Poitou compte y pourvoir d'après les ressources de sa généralité. Il ne devra d'ailleurs compter sur aucun subside de la part du gouvernement pour ce genre de travail, bien que le contrôleur général reconnaisse l'impossibilité d'arrêter les états de dépenses, de dresser les rôles et d'en commencer le recouvrement dans le peu de temps qui reste jusqu'à la saison du travail ; il ne lui sera alloué quelque fonds qu'en vue du rassemblement des matériaux (2), mais il devra se suffire à lui-même pour l'exécution du travail.

L'intendant devra en outre faire connaître son avis sur les avantages et les inconvénients qui peuvent résulter de l'application de l'édit, et quelle disposition lui paraîtrait le plus convenable de lui substituer « relativement à la situation « et au local de sa généralité ». « Vous voudrez bien pour cet

(1) Lettre du contrôl. gén. à M. de Blossac, du 16 juin 1776. Arch. de la Vienne, C. 42.

(2) C'est principalement à cette affectation qu'étaient destinées les 500.000 liv. fournies à Trudaine.

« effet, ajoute-t-il, entrer dans les plus grands détails sur « les usages qui y sont observés, les ressources dont elle « peut être susceptible, et la meilleure administration à y « établir pour cette partie importante. »

On a pu remarquer que les difficultés que reconnaît le contrôleur général dans l'application immédiate de l'édit de 1776, sont celles que faisait entrevoir à Turgot M. de Blossac et bon nombre d'intendants, lors de l'enquête de l'année précédente : impossibilité d'arrêter les états de dépense, de dresser les rôles de répartition et d'en opérer le recouvrement, dans le peu de temps qui séparait de l'époque où il deviendrait indispensable de pourvoir à l'entretien des routes. On y voit aussi l'aveu d'impuissance du gouvernement de subvenir seul aux besoins de la circulation, impuissance qui avait amené Orry à généraliser l'emploi des corvées.

On ignore la réponse que fit M. de Blossac à la lettre du contrôleur général : il n'en existe aucune trace ni aux archives du ministère des travaux publics (1) ni à celles du département de la Vienne. On trouve seulement dans ce dernier dépôt un projet de réponse dont les termes ne permettent d'ailleurs pas de croire que l'intendant du Poitou, plutôt partisan de la corvée, en ait autorisé l'expédition. Ce projet est l'œuvre, sans doute, d'un collaborateur de M. de Blossac. L'auteur estime que l'état actuel des choses ne laisse pas le choix de rétablir la corvée en nature. « Le peuple, dit-il, « déchargé de ce travail depuis plus d'un an, ne le reprendrait « à présent qu'avec une peine infinie, et il serait presque « impossible de le faire obéir. » Il propose alors quelque modifications dont l'effet serait, d'après lui, d'assurer l'exécution de l'édit de 1776. Parmi les inconvénients qui s'opposent à son exécution, « il en est, dit-il, de réels, mais il « en est aussi qui ne sont qu'apparents », et, au nombre de ces derniers, il range ceux qui résultent des privilèges de la noblesse dont les membres ne sont tenus, en vertu de l'édit de février, de participer à l'entretien des routes qu'en leur qualité

(1) Vignon, loc. cit., III, p. 97, et p. just. n° 132.
Id. Ducrocq, *Les enquêtes administratives en Poitou.* (*Mém. de la Soc. des Ant. de l'Ouest,* 2e série, t. IV, 1881, p. 472.)

de propriétaires fonciers, et doivent à ce titre en retirer de grands bénéfices dans l'exploitation de leurs domaines. Il serait non moins équitable, et pour les mêmes raisons, de faire participer le clergé à l'imposition nouvelle, dont il a été si injustement affranchi dans l'édit du roi. Enfin, et toujours dans le même ordre d'idées, les commerçants devraient participer par une imposition au marc la livre de leur capitation, à l'entretien des routes.

L'auteur réfute ensuite les objections soulevées contre l'arbitraire et l'insuffisance du nouvel impôt : on aura toujours « la faculté de proportionner la quantité d'ouvrage à entreprendre dans chaque généralité aux événements qui peuvent le demander, tels que les bonnes ou mauvaises récoltes, épizooties, etc. ». S'il est, de plus, incontestable qu'en supprimant la corvée on devra entreprendre moins d'ouvrage chaque année pour éviter des impositions trop fortes, les travaux qui se feront par adjudication seront meilleurs et il ne faudra pas y revenir si souvent.

Ce qui paraît le plus embarrasser l'auteur, « c'est la ma« nière de placer l'imposition », c'est-à-dire de lui trouver une base équitable. L'imposition au marc la livre du vingtième lui semble bien la forme la plus convenable, mais elle n'est pas possible à l'égard du clergé, ni des commerçants, qui ne sont pas soumis à cette charge. Il propose, en conséquence, de taxer les premiers « d'après les notions que les ha« bitants pourraient donner » de leur fortune, et les seconds, d'après le montant de leur capitation. Il insiste, également, sur la nécessité de garantir aux yeux des contribuables l'affectation de l'imposition aux seuls travaux des routes.

Malgré ces considérations d'ordre théorique et d'un caractère général, le rédacteur anonyme du projet est obligé de reconnaître les difficultés que peut présenter l'application en Poitou de l'édit de 1776 et reproduit une partie des observations présentées l'année précédente par l'intendant. Les ouvrages qui ont été donnés en adjudication par quelques paroisses, ont été, « le plus souvent, faits d'une manière très « imparfaite et quelquefois avec infidélité ». Il proteste également contre l'insuffisance des fonds laissés à la province

pour l'entretien des travaux d'art, et craint de voir bon nombre de paroisses soumises à des impositions particulières pour la réfection de ponts qu'elles auraient intérêt à voir rétablir. Or, la province est pauvre, « il y a longtemps que le Poitou « n'a que des récoltes médiocres, et, par ce motif, il ne peut « supporter qu'une imposition modérée ». — « Après les « efforts qu'a faits cette province pour payer les impositions « ordinaires, je ne vois pas, dit-il, qu'il y reste d'autres « ressources. »

La consultation de 1776 fut aussi infructueuse que celle de l'année précédente et laissa le ministère dans le même embarras ; les opinions les plus contradictoires furent émises selon que leurs auteurs se déclaraient adversaires ou partisans du nouveau régime ou que les intérêts locaux exigeaient le maintien ou la suppression des corvées.

Parmi les cinq réponses d'intendants conservées aux archives du ministère des travaux publics, l'une blâme la suppression prématurée de la corvée par l'édit de 1776, une autre la regrette même au fond, malgré ses abus et l'iniquité de sa répartition : toutes reconnaissent qu'elle est devenue impossible telle qu'elle existait avant l'édit, depuis que les populations se sont bercées de l'espoir d'en être à tout jamais débarrassées.

Il fallait cependant pourvoir aux réparations des routes que la suspension des travaux menaçait de rendre de plus en plus impraticables. Par la déclaration du 11 août 1776, le roi ayant reconnu qu'il était impossible de mettre en usage les moyens ordonnés par l'édit de février, et que son intention de faire examiner la question par son conseil ne lui permettait pas de prendre en temps utile un parti définitif, le roi, disons-nous, « ordonne qu'immédiatement après les ré- « coltes, tous travaux et ouvrages nécessaires pour les répa- « rations et entretiens des grandes routes, continueront « d'être faits dans les diverses provinces du royaume comme « avant l'édit du mois de février. »

Cette déclaration, rétablissant purement et simplement le régime antérieur, fut interprétée et développée par une instruction du 6 novembre suivant, qui, faisant l'application des

idées de Fontette et de Trudaine, reconnaissait aux paroisses la faculté de recourir à l'adjudication ou d'exécuter leurs tâches en nature. L'adjudication devait avoir lieu non seulement lorsque les communautés auraient délibéré le rachat à prix d'argent, mais encore lorsqu'elles n'auraient pas fait leur déclaration dans la quinzaine, ou bien lorsque, ayant adopté l'exécution directe, elles ne l'auraient pas terminée dans les délais prescrits.

Ainsi échoua piteusement une tentative qui, avec plus d'adresse et de patience, devait produire de très heureux résultats, mais entreprise à une époque où le vieil édifice social, bien que profondément sapé dans sa base par les doctrines des philosophes et des économistes, était encore assez fort pour résister avec succès à une attaque de vive force ouvertement dirigée contre lui. La suppression de la corvée par Turgot fut, nous l'avons dit, une faute grave pour avoir été trop précipitée. Le public considéra volontiers comme abolie une charge qui ne devait être que transformée, et l'établissement de la nouvelle contribution destinée à la remplacer en était rendue d'autant plus difficile, en supposant qu'on ne serait pas forcé de revenir à la corvée elle-même : ce qui arriva.

La déclaration du 11 août révoquant l'édit de 1776 présentait elle-même un caractère incertain et provisoire, peu fait pour résoudre la difficulté.

## CHAPITRE X

### MINISTÈRE DE NECKER.

Hésitations de Necker relativement à la corvée. — Enquête de 1777. — Réponse de M. de Blossac. — Premier essai d'assemblées provinciales en Berry.

Taboureau des Réaux, qui avait succédé à Clugny au contrôle général des finances, céda bientôt la place à Necker, directeur du Trésor, avec lequel il était en opposition de vues. A la même époque, Trudaine quittait la direction des ponts et chaussées, qui fut confiée à un conseiller d'Etat nommé de Cotte.

Partisan des idées libérales de Turgot sur l'importante question des corvées, Necker, dont l'habileté et la souplesse de caractère savaient infiniment mieux se plier aux exigences de la politique, comprit que la précipitation de Turgot avait été la cause de son échec (1). Il savait qu'on réussit rarement par des moyens brusques et des systèmes d'une seule pièce ; mais, novice lui-même au point de vue pratique de la question, il hésita d'abord sur les moyens à employer pour aboutir à une solution qui ménagerait à la fois les intérêts et les préjugés en conflit.

Aussi, espérant sans doute trouver un terrain d'entente sur lequel il pût établir les bases d'une solution définitive, il eut recours au procédé qu'avaient employé ses prédécesseurs. Par une circulaire du 8 septembre 1777, il invita les inten-

(1) Voir la très intéressante étude du caractère de Necker dans Stourm, *Les fin. de l'anc. Rég.*, I, p. 29 et suiv.

dants à lui faire savoir à quelle somme s'élèveraient les travaux de voirie de leur généralité, dans quel rapport seraient ces dépenses avec le premier brevet de la taille et ce qu'il faudrait penser d'une distribution de pain aux corvéables. Il leur rappelait en outre les protestations de toutes sortes auxquelles avaient également donné lieu le maintien et la suppression de la corvée, et les priait de l'éclairer « sur cette « grande affaire (1) ».

Le résultat de l'enquête de 1777 fut de mettre, une fois de plus, en évidence les conflits d'opinions et d'intérêts qui s'étaient élevés sur la question des corvées, et la difficulté pour le gouvernement de réaliser la transformation générale de cette charge en contribution pécuniaire. La majorité des intendants repoussaient le système d'une loi commune à tout le royaume et marquaient une certaine préférence pour le maintien de la corvée en nature, avec quelques palliatifs locaux (2).

La réponse de l'intendant du Poitou adressée à M. de Cotte, successeur de Trudaine, est du 27 octobre 1777 (3).

M. de Blossac déclare ne pouvoir répondre, pour le moment, aux questions relatives à l'estimation des travaux des routes de sa généralité, au rapport du travail des journaliers à celui des voitures et de la totalité des dépenses avec le premier brevet de la taille. Les estimations en argent ne lui ont pas, en effet, encore été fournies par l'ingénieur, pour lequel c'est un travail fort embarrassant et dont on ne saurait garantir l'exactitude, tant à cause de la grande quantité d'ouvrages qu'il reste à faire sur les chemins du Poitou que du peu de temps dont dispose ce fonctionnaire pour établir cet état.

L'intendant se bornera donc à parler des corvées en général « et des différentes manières dont on peut en user ». « Pour « vous mettre en garde contre moi, dit-il d'abord, je vous « avouerai que je tiens un peu à l'ancien temps. » Cette franchise dénote que, malgré les préférences que pouvait mani-

(1) Vignon, loc. cit., III, p. justif. n° 148.

(2) Vignon, loc. cit., III, p. 106.

(3) Rapport de M. de Blossac du 27 octobre 1777, sur de nouvelles demandes d'avis et éclaircissements relatifs aux corvées. — Arch. de la V., C. 851.

fester l'intendant, celui-ci n'entendait pas s'opposer aux améliorations qui pouvaient être apportées dans le régime des corvées et que son opinion, quelque contraire qu'elle pût être aux vues du contrôleur général, n'en serait pas moins dictée par le désir du bien public.

Donnant alors les raisons de cette préférence, M. de Blossac ajoute : « J'ai vu sortir les routes du chaos et les plus beaux « ouvrages s'exécuter presque sans murmurer sous la direc- « tion d'un homme de génie éclairé par la pratique (1). » Puis il esquisse un rapide tableau de la corvée en Poitou avant 1776 : 12 journées de travail n'en valant « au plus que la « moitié » ; et encore la corvée d'automne était-elle presque toujours employée par les paroisses à l'entretien de leurs chemins particuliers : « On se rendait d'autant moins difficile « à le leur permettre, que ces travaux étaient utiles aux « paroisses et ne leur donnaient pas grand'peine. »

On a fait des récits lamentables de la tyrannie des corvées : « Qu'on se contente de dire qu'il y a une espèce de dureté « à faire travailler le peuple malgré lui et sans salaire, on « aura raison ; que l'on dise qu'il y avait des abus, on n'en « disconviendra pas. » Ces abus sont l'apanage de toute institution humaine ; ils n'ont d'ailleurs pas porté à l'agriculture le coup mortel qu'on a prétendu, celle-ci n'ayant jamais été plus florissante. Toutes ces plaintes, ajoute-t-il, ont provoqué l'apparition d'un édit « dont je n'ai garde de « dire du mal et dont je n'oserais dire du bien, après toutes « les réclamations qu'il a éprouvées ». Cet édit « convertissait « les corvées en une imposition sur les provinces. Ce parti « valait-il mieux que les corvées en nature ? Grande question « sur laquelle le successeur de ce ministre embarrassé de « se décider a dit aux gens corvéables : Choisissez vous- « mêmes ce qui vous sera le moins onéreux : travaillez ou « payez. La plupart n'ont fait ni l'un ni l'autre. Il a fallu « fermer les yeux pour ne pas compromettre l'autorité ; « mais les choses ne peuvent rester en cet état : il faut « prendre un parti. »

(1) Trudaine.

M. de Blossac étudie alors chacune des trois solutions qui peuvent, à son avis, mettre un terme à la situation difficile faite au gouvernement par l'édit de 1776 : retour à la corvée en nature, établissement d'une imposition sur les paroisses voisines des chemins, « car, dit-il, l'imposition générale a été « rejetée », enfin, faculté laissée aux paroisses de choisir entre la corvée en nature ou l'imposition.

Dans la corvée en nature, la faculté ayant été laissée aux corvéables de faire exécuter leurs tâches par autrui, il en est résulté de graves abus de la part des gens qui, faisant métier d'exécuter ces tâches, exigeaient des salaires doubles et triples de la valeur du travail, en sorte que les corvéables, libres en apparence, étaient en réalité à la merci de ces entrepreneurs indélicats que favorisaient parfois les agents inférieurs des ponts et chaussées. La corvée en nature avait en outre le grave inconvénient d'occasionner une perte de temps considérable. « Les corvéables travaillent comme on les paye : ils mettront « trois ou quatre jours à faire ce que de bons ouvriers feraient « en un. » De plus, l'ouvrage sera moins bien fait que par l'imposition qui a en outre le mérite de fournir, mieux que ne saurait le faire la délégation de tâches individuelles, du travail aux indigents.

Mais l'adjudication elle-même n'est pas sans défaut. Elle favorise l'extension des petites friponneries qui se commettent dans la corvée en nature. C'est alors, surtout, qu'on devra redouter la corruption, soit de la part des préposés, soit de la part des adjudicataires ; sans compter que ceux-ci seront le plus souvent incapables. Enfin, les corvéables ne sont-ils pas en droit de dire : « On veut un chemin ; nous « avons des bras pour y travailler, mais nous n'avons pas « d'argent » ?

Cette considération conduit M. de Blossac à se demander ce qu'il faut penser du troisième parti à prendre et qui consisterait dans le droit d'option laissé aux corvéables.

Cette méthode présente, elle aussi, des inconvénients dans la pratique, et les corvéables ne sont pas toujours aussi libres de leur choix qu'ils paraissent l'être. Dans la généralité de Poitiers, la préférence s'est manifestée en faveur du travail en

nature ; « il y a très peu de paroisses, dit l'intendant, qui ayent « préféré la voie de l'imposition, la plus grande partie s'en est « tenue à l'ancienne manière d'opérer. »

M. de Blossac répond ensuite aux autres questions posées par la circulaire du contrôleur général.

L'idée de fournir aux corvéables du pain ou l'équivalent en numéraire lui paraît difficilement réalisable, tant à cause de la difficulté qu'il y aurait à faire un choix judicieux des véritables indigents que des jalousies et des plaintes que pourrait soulever un pareil procédé. D'ailleurs, pour se procurer les fonds nécessaires à cette fourniture, il faudra lever une imposition qui « excitera plus de plaintes que de reconnais- « sance ». Si cependant le contrôleur général peut disposer d'autres moyens de faire cette bonne œuvre, M. de Blossac est d'avis qu'il faudrait la faire en nature et donner trois livres de pain, « car, dit-il, deux ne suffisent pas pour un homme « qui travaille et ne mange que cela ». Le pain ne sera d'ailleurs accepté que par ceux qui en auront véritablement besoin, tandis que tous accepteraient l'indemnité équivalente.

La dépense nécessitée par cette fourniture s'élèverait pour le Poitou à la somme de 72.000 livres.

Il ne serait pas moins difficile de mettre les tâches des journaliers à la charge exclusive de l'Etat. Si, dans ce but, on lève un impôt sur la province, celui-ci sera très mal accepté, « le « remède sera pire que le mal et déplaira plus que la corvée. »

Les contribuables craindront en outre de voir le produit de cette imposition détourné de son objet, et la corvée rétablie : « C'était, ajoute l'intendant, le grand argument du peu- « ple contre le système de M. Turgot. » Le Trésor ne sera pas non plus en mesure de pourvoir seul à cette dépense ; les fonds manqueront : on voudra rétablir la corvée, on ne pourra plus ; sans compter qu'il serait injuste de traiter plus mal les laboureurs que les journaliers, et si l'on exempte les uns et les autres, il faudra avoir recours à l'imposition : ce qui ne se fera pas sans difficulté.

Quelque parti que l'on prenne, conclut M. de Blossac, il y aura des plaintes, car il se produira toujours quelques abus. Plus le gouvernement se donne de peine pour satisfaire

et soulager les corvéables, plus les plaintes se multiplient : « ils veulent être libres de marcher quand il leur plaît. »

Il serait donc plus sage d'alléger les tâches des journaliers en faisant exécuter sur les fonds des ponts et chaussées la partie la plus pénible, et de laisser les paroisses libres d'opter pour le reste entre l'exécution en nature et l'adjudication, « pourvu que, quand elles auront adopté le parti de « l'adjudication, on n'éprouve aucun obstacle pour les con- « traindre à les exécuter (1) ». Mais bien que le système de l'imposition présente des avantages, le droit d'option, tout en offrant lui-même de graves inconvénients, sera préféré des corvéables « qui le verraient retrancher avec peine ». Ce choix les flatte ; il les préserve en outre des risques de détournement de l'imposition et garantit à ceux qui préféreraient exécuter leur tâche en nature « qu'on ne la joindra pas « à la taille ».

L'intendant du Poitou se montrait donc partisan, dans un esprit très louable d'apaisement et de conciliation, d'un système mixte qui, laissant aux paroisses le droit de se libérer de la charge de l'entretien des routes de la manière qui leur paraîtrait la plus avantageuse, permettrait en outre de trouver, dans les tendances de la majorité des provinces, les bases de la réforme indispensable à intervenir. Il demandait pour sa généralité le maintien de ce droit d'option que, s'inspirant de la méthode de Fontette (2), il y avait introduit, et dont un intendant des finances constatait officiellement, quelques années plus tard, le fonctionnement en Poitou (3).

Quoi qu'il en soit, l'enquête de 1777 ne fut pas plus concluante que ne l'avaient été celles des années 1775 et 1776. Les réponses des intendants, rédigées sous l'influence des cir-

(1) M. de Blossac fait ici allusion à des difficultés qui étaient survenues à ce sujet dans la généralité de la Rochelle.

(2) Il existe, en effet, aux archives de la Vienne, au milieu des pièces relatives à l'administration de la corvée par M. de Blossac, une volumineuse collection des ordonnances, mandements et autres actes administratifs de Fontette sur le même sujet.

(3) Chaumont de la Milière, successeur de M. de Cotte. — V. Vignon, loc. cit., III (*Mémoire sur les corvées*, mars 1782), p. justif. n° 163.

constances, des coutumes et des préjugés locaux, ne présentaient aucune vue d'ensemble ni même aucune tendance générale apparente qui pût guider Necker dans le choix d'une solution commune. Le seul fait qui s'en dégageait nettement aux yeux du contrôleur général était l'impossibilité pratique d'imposer en matière de corvée une loi uniforme à des provinces si différentes par leurs mœurs et leurs usages et dont la plupart repoussaient la suppression radicale du travail en nature (1). Le moyen le plus sage d'enrayer le conflit semblait donc être de laisser ces provinces libres de décider elles-mêmes de leurs intérêts en cette matière et de choisir le parti qui leur paraîtrait le plus avantageux : « Pour cet objet « (de la suppression des corvées), disait Necker, où le con- « cours des volontés est si nécessaire, où les difficultés se « multiplient, j'ai cru qu'il fallait un établissement d'admi- « nistration capable de seconder les vues bienfaisantes de « Votre Majesté (2). » Les assemblées provinciales étaient, dans la pensée du ministre, cet établissement d'administration qui devait amener le succès de la mesure, l'instrument qu'il mettait à la disposition des provinces pour trancher elles-mêmes le différend.

Chacune de ces assemblées devait en effet pourvoir au remplacement du travail en nature dans sa circonscription par les procédés et au moment qui lui sembleraient les plus opportuns.

Le premier essai d'assemblée provinciale eut lieu en Berry (3). Le 26 août 1779, son bureau déposait un rapport établissant qu'avec 240.000 livres d'imposition on pourrait faire construire annuellement six lieues de routes neuves et faire entretenir toutes les autres, tandis que le travail en

(1) « J'ai cru seconder ses intentions (du roi), disait Necker, en favo- « risant avec ménagement le système des corvées, et partout où elles « subsistent, j'ai excité les intendants à veiller sur leur juste répar- « tion. » — Compte rendu de 1781. V. Say, *Dictionn. des Fin.*, v° *Corvée.*

(2) Compte rendu au Roi, 1781.

(3) Vers 1778. — V. de Lucay. *Les Assembl. provinc. sous Louis XVI*, p. 243.

nature évalué à 624.000 livres ne fournissait que trois ou quatre lieues de route par an (1).

Aussi, la commission intermédiaire (2) de l'assemblée rendait-elle, à la date du 29 septembre de la même année, une ordonnance portant que « Sa Majesté, en établissant dans cette province une administration composée de propriétaires choisis dans les différents ordres, avait eu surtout en vue l'amélioration de la voirie de cette généralité. Animée de ces sentiments, disait l'ordonnance, l'assemblée « a cru qu'en « rendant les paroisses distributrices des tâches individuelles, « la répartition s'en ferait avec plus d'équité et d'une manière « plus conforme aux forces et aux facultés de chaque contri- « buable », et c'est pour donner aux paroisses un nouveau témoignage de son affection qu'elle leur laisse la liberté d'exécuter leurs tâches ou par elles-mêmes ou à prix d'argent. Enfin, pénétrée de l'intérêt public et du désir de soulager le peuple, elle « ne s'est décidée à laisser subsister la contribu- « tion du travail en nature que provisoirement, et jusqu'à « ce que le temps qui amène avec lui l'expérience lui ait fait « connaître les moyens qui peuvent concilier la nécessité de « faire les chemins dans la province avec le plus grand intérêt « de ses habitants ».

En conséquence, une portion des travaux était assignée à chaque communauté, qui décidait après délibération si elle la ferait en nature ou à prix d'argent. Si elle optait pour le travail en nature, chaque contribuable recevait une tâche qu'il était libre d'exécuter par lui-même ou de faire faire par autrui, sans pouvoir toutefois s'en racheter entre les mains des piqueurs. Si, au contraire, elle préférait l'adjudication, celle-ci avait lieu par les soins des syndics et des officiers municipaux : le prix en était imposé sur les villes et communautés intéressées, et le montant versé directement par les collecteurs entre les mains des entrepreneurs, après réception des ouvrages.

(1) Voir Stourm, *Les fin. de l'anc. Reg.*, I, p. 225.

(2) Commission permanente choisie dans le sein de l'assemblée, chargée des détails de l'administration.

Toute paroisse qui s'abstiendrait de prendre une délibération ou qui, après avoir délibéré, n'exécuterait pas sa tâche, soit par elle-même, soit par adjudicataire, dans le délai prescrit, devait voir sa tâche mise d'office en adjudication et le montant du prix réparti sur chacun des habitants sujets à la corvée.

Enfin les exemptions n'étaient accordées que pour des causes d'incapacité physique ou pécuniaire ou des raisons d'intérêt général (1).

Le succès de cette nouvelle combinaison fut complet, et le rapporteur de la commission des travaux publics de l'assemblée du Berry put s'exprimer, en 1786, de la manière suivante : « Depuis six ans, les travaux sont exécutés à prix d'argent dans la province. Vous avez calculé qu'avec une somme inférieure de plus de moitié à la valeur réelle des forces de la corvée, vous obtiendriez une quantité d'ouvrages qui surpasserait plus que du double le produit du travail en nature. A chaque assemblée qui a suivi cette heureuse révolution, on vous a rendu compte des résultats et vous avez vu avec la plus grande satisfaction que vous obteniez la quantité d'ouvrages que vous vous étiez proposés d'exécuter. L'expérience a donc prouvé les avantages de la nouvelle méthode et le bien général qu'elle a procuré à la province (2). »

(1) V. l'ordonn. de la commission intermédiaire du Berry, du 29 septembre 1779. — Arch. de la Soc. des Ant. de l'Ouest, série C.

Id. ibid. celle du 3 décembre 1779, qui proroge jusqu'au 1er février 1780 le délai accordé par l'ord. du 29 sept. pour l'exécution des tâches entravée par les pluies.

(2) Assemblée prov. du Berry. Rapport du 7 nov 1786. — V. aussi sur cette question : de Lucay, *Les Assembl. provinc. sous Louis XVI*, p. 243 et s.

## CHAPITRE XI

### MINISTÈRE DE JOLY DE FLEURY.

La question des corvées reste stationnaire. — Régime de la corvée royale en Poitou pendant les dernieres années de l'intendance de M. de Blossac. — Enquête de 1781. — Abus d'autorité des commissaires de la corvée dans la généralité de Poitiers et réclamations des paroisses. — M. de Blossac quitte la généralité de Poitiers.

Le départ de Necker qui survint au mois de mai 1781 (1) eut pour conséquence de suspendre momentanément la généralisation du système des assemblées provinciales.

Chaque province continua donc à suivre, pour l'entretien de sa voirie, la méthode qu'elle avait adoptée.

En Poitou fut maintenu le principe du travail gratuit, avec faculté de recourir à l'adjudication.

M. de Blossac éprouva néanmoins quelques difficultés à faire reprendre les travaux interrompus, car les corvéables s'étant crus un moment affranchis à jamais de toute charge de cette nature, quelques paroisses refusèrent, soit d'exécuter leurs tâches, soit même de payer le prix des adjudications qu'elles avaient consenties. Un arrêt du Conseil d'Etat du roi du 7 octobre 1778 (2) dut autoriser l'intendant à faire exécuter par adjudications les tâches des retardataires et contraindre les paroisses récalcitrantes à payer aux entrepreneurs le prix des adjudications. « Sa Majesté, porte le dis-« positif, étant informée qu'un grand nombre de commu-« nautés n'a pas fini à l'époque prescrite les tâches qui lui

(1) Le 19 mai.

(2) Arrêt du Conseil d'Etat du roi du 7 oct. 1778. *Recueils poitevins*, t. II, nº 73.

« ont été données (1) pour les... années 1777 et 1778 ; « qu'elles ont laissé passer les différents délais qui leur ont « été accordés à cet effet ; que plusieurs n'ont même pas « commencé à travailler, malgré les différents avertissements « qui leur ont été notifiés, et l'entière liberté qui leur a été « accordée sur le choix des moyens à employer pour leurs « tâches... ordonne... que le montant des... adjudications « sera payé par chacun des... corvéables qui seront en reste, « aux adjudicataires... au marc la livre de leur contribution « personnelle à la tâche de la paroisse. »

Cependant, le régime de la corvée avait été singulièrement adouci par M. de Blossac, et sa répartition établie sur des bases plus équitables. Au système primitif de la corvée en nature ayant pour principe le dénombrement des forces des paroisses, il avait substitué une corvée proportionnelle aux facultés des taillables, et par suite, plus facilement rachetable par ceux-ci (2). Répondant en 1780 aux officiers municipaux de la ville de Fontenay-le-Comte dont les habitants avaient décidé d'exécuter leurs tâches par eux-mêmes, il écrivait : « Ceux qui pensent que la tâche doit être répartie en propor- « tion des facultés, indiquées par les impositions, ont pris le « véritable sens de mon mandement, dont l'objet est de faire « cesser l'injustice de faire travailler les pauvres autant que « les gens aisés. » Et il leur recommandait de faire supporter dans la répartition des tâches une contribution moins forte aux malheureux (3).

Il est intéressant de constater que l'intendant du Poitou savait sacrifier ses idées personnelles aux préférences de ses administrés, car il ajoutait : « Je crois que votre ville a pris « un mauvais parti de faire elle-même la corvée, n'y ayant

(1) En conséquence de la déclaration du 11 août.

(2) Dans la corvée proportionnelle aux forces des corvéables, la répartition des tâches étant égale pour tous, le rachat pouvait en être illusoire parce que le montant en argent se trouvait être beaucoup trop élevé, surtout pour les journaliers qui constituaient la majorité des corvéables.

(3) Copie de la lettre de Mgr l'Intendant à MM. les officiers municipaux de la ville de Fontenay-le-Comte, du 8 mai 1780. Arch. des Ant. de l'Ouest, série C.

« pas de rôle des tailles ; elle donnera bien de la peine « à établir, sera arbitraire et causera bien des plaintes. Elle « ne sera point faite au temps prescrit : de là viendra une « adjudication, et ils auront, pour ainsi dire, ces deux espèces « de corvées en nature et en argent : *mais puisque les habitants « le veulent, c'est leur affaire* : ayez toujours bien soin de « presser le travail pour leur éviter l'adjudication, c'est « leur rendre service. »

Voici d'ailleurs quel était, en Poitou, vers cette époque, le régime de la corvée royale.

La tâche générale attribuée à chaque paroisse en proportion du nombre de ses habitants était accompagnée d'un état estimatif de sa valeur en numéraire. Après délibération de l'assemblée des habitants pour savoir quel mode d'exécution il convenait d'adopter (1), cette tâche générale était répartie entre eux au marc la livre de leur taille, « de manière, dit un « mandement de 1784 (2), que celui qui n'aura à payer qu'un « tiers du taux de la taille de son voisin ne supporte qu'une « tâche de corvée dans la même proportion ». Si la majorité de l'assemblée avait voté l'exécution directe, la répartition des tâches était effectuée sur-le-champ, proportionnellement aux facultés de chacun des corvéables, qui avait un délai de deux mois pour les exécuter. Dans le cas contraire, il était procédé, aussitôt après l'adjudication des ouvrages, à l'établissement d'un rôle de répartition de l'imposition de rachat. Le recouvrement en était effectué dans les six mois, par tiers tous les deux mois.

Pour éviter le détournement des fonds et rassurer sur ce point les contribuables, les communautés payaient directement les entrepreneurs, sur autorisation signée de l'intendant ou du subdélégué. Ces paiements s'effectuaient en trois versements successifs, savoir : deux cinquièmes après l'exécution de la moitié de la tâche, deux autres cinquièmes après l'achè-

(1) « Entendons que dans ladite assemblée, les habitants délibèrent « en pleine liberté, qu'il ne s'y trouve que les taillables qui y sont « seuls intéressés... » *Mandement de M. de Blossac fils pour la corvée de 1784.* Arch. de la Vienne, C. 42. — Voir aussi pièce justif. n° 31.

(2) *Mandement de 1784*, loc. cit.

vement des travaux, et le dernier cinquième après réception des ouvrages par les inspecteurs et sous-ingénieurs des ponts et chaussées. Un délai supplémentaire d'un mois était accordé aux entrepreneurs, « qui ne pourraient peut-être pas mettre « en œuvre autant de bras que la communauté en fournirait « à la fois en travaillant elle-même (1) ».

Les sous-adjudications devaient être expressément autorisées par l'intendant, et il était interdit aux syndics, commissaires de la corvée et piqueurs, d'entreprendre personnellement les tâches des paroisses.

Enfin, les exemptions mieux justifiées s'inspiraient du même principe de proportionnalité et déchargeaient, en tout ou en partie, les indigents et les faibles.

Ces exemptions étaient divisées en quatre classes :

La première comprenait ceux qui, dans un but d'intérêt général (2), étaient entièrement exempts de la corvée.

La deuxième était composée de ceux qui, par la nature de leurs privilèges, jouissaient de l'exemption des trois quarts de leurs tâches : c'étaient en général les grands industriels et les employés de l'Etat préposés à un service public important.

La troisième concernait les collecteurs d'impôts, qui bénéficiaient de l'exemption jusqu'à concurrence de 20 ou 40 livres, suivant les circonstances, du principal de leur taille, pendant l'année seulement de l'exercice de leurs fonctions.

Enfin la quatrième classe comprenait ceux qui, ne jouissant que d'une exemption personnelle, étaient déchargés d'un quart de leur corvée. C'est dans cette classe que figuraient les vieillards et les infirmes, les veuves et les filles pauvres qui bénéficiaient d'une exemption totale (3). Puis, toute une catégorie d'individus auxquels leur situation ou leurs fonctions ne permettaient pas de se livrer personnellement aux travaux des routes. Ces derniers, qui n'étaient dispensés, en prin-

(1) *Mandement pour la corvée de 1784*, loc. cit.

(2) Sauf les domestiques et bestiaux servant à l'exploitation d'une métairie mise en valeur par un gentilhomme.

(3) Copie de la lettre de l'int. aux off. municip. de Fontenay-le-Comte, loc. cit.

cipe, que d'un quart de leur tâche, pouvaient se trouver eux-mêmes dans le cas de jouir d'une exemption totale, ce qui avait lieu, semble-t-il, lorsque leur paroisse ayant opté pour la corvée en nature, ils n'avaient ni enfants, ni domestiques, ni bestiaux qu'ils pussent envoyer à leur place aux ateliers.

Chaumont de la Millière, qui avait succédé à de Cotte dans la direction des ponts et chaussées (1), proposait, en 1782, l'exemple du Poitou et de quatre autres généralités (2) où la corvée avait été ainsi transformée, par la méthode de Fontette (3), en une contribution de rachat. Il établissait dans ce rapport que la contribution représentative de la corvée dans la généralité de Poitiers était de cinq sols pour livre du principal de la taille, produisant 335.000 livres par an. Ces cinq généralités devaient, d'après lui, servir de modèle à toutes les autres, auxquelles il fallait appliquer le système de la répartition en raison des facultés, système qui devait être admis peu à peu dans toute la France après la disparition des diversités résultant de la population, de la richesse, de la nature du sol et autres circonstances locales qu'il y aurait lieu de tolérer jusque-là (4).

Le mémoire de Chaumont de la Millière avait été motivé par une circulaire du 14 août 1781 du nouveau contrôleur général Joly de Fleury qui, aussi embarrassé que ses prédécesseurs, et d'ailleurs ouvertement hostile à l'édit de 1776, espérait, lui aussi, trouver dans les avis des intendants « quelques remèdes provisoires (5) » au désarroi causé par cet édit dans le service de la corvée.

Analysant les réponses que firent les intendants à cette circulaire, un contemporain disait : « Presque tous se plaignent également des embarras qu'a causés l'édit de février 1776 qui a supprimé les corvées, et de l'esprit d'insubordi-

(1) Lettre de M. de la Millière à M. de Blossac par laquelle il lui annonce qu'il vient d'être nommé au département des ponts et chaussées. Arch. de la V., C. 40.

(2) Caen, Rouen, Alençon et Tours.

(3) V. p. 119, note 2.

(4) V. Vignon, loc. cit., III, p. just. nº 163.

(5) Vignon, loc. cit., III, p. just. nº 162.

« nation qui en a été la suite et qui a encore été fomenté par « le peu de fermeté et les variations du gouvernement sur cet « intéressant objet (1). »

La réponse de M. de Blossac, du 16 octobre de la même année, nous donne un aperçu de l'importance des travaux de voirie entrepris par corvées en Poitou à la fin du XVIIIe siècle.

On comptait alors dans cette province 489.095 toises de routes en cours d'exécution ou de réparations. 813 communautés participaient à ces travaux, dont l'ensemble représentait une valeur de 379.620 livres.

Il y avait en outre 103.007 toises de chemins particuliers à 24 communautés dont les tâches étaient évaluées à 12.775 livres. La répartition en cas de rachat se faisait, nous l'avons vu, au marc la livre de la taille.

Ajoutons que les travaux d'art, exécutés à l'entreprise, sous la direction des ponts et chaussées, s'élevaient alors pour la généralité à des sommes relativement considérables : 135.000 livres avaient été inscrites de ce chef à l'état du roi du Poitou pour l'exercice de 1778, et autant pour celui de 1779, dont 55.000 livres pour les ouvrages ordinaires des ponts et chaussées et 80.000 livres pour ceux du port des Sables-d'Olonne (2). La même somme fut accordée pour 1784 avec affectation de 100.000 livres pour les ponts et chaussées, dont 42.000 livres pour les dépenses ordinaires et 58.000 livres pour les dépenses extraordinaires ; plus 50.000 livres pour les ports maritimes. Le contrôleur général de Calonne (3) manifestait le désir de voir une partie de ces dépenses consacrées au convertissement de chaussées sur la route d'Espagne, et la somme la plus considérable possible aux travaux du pont de Châtellerault (4).

(1) Extrait d'une lettre du cont. gén. Joly de Fleury aux intendants..... et des réponses de ceux-ci (août à déc. 1781). Cité dans Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 162.

(2) Lette de M. de Cotte à M. de Blossac du 25 avril 1779. — Arch. de la Vienne, C. 40 (3.000).

(3) A cette époque, en effet, Calonne avait succédé à Joly de Fleury au contrôle général des finances.

(4) Lettre de Chaumont de la Millière à M. de Blossac fils, du 27 mars 1784. — Arch. de la V., C. 40.

Mais il fut décidé, vers la même époque, que les rues et chemins de communication des villes, bourgs et villages ne faisant pas partie des grandes routes, cesseraient d'être entretenus aux frais du roi. Pour saisir le sens de cette disposition, il faut savoir que ces chemins particuliers avaient été compris dans les baux d'entretien des différentes routes à la charge des ponts et chaussées, d'où il était résulté des conflits entre les trésoriers de France et les juges des seigneurs, il s'ensuivait en outre une dépense superflue, qui nuisait à l'avancement et au perfectionnement des routes principales.

Le conseil d'Etat du roi déclara en conséquence que désormais ces chemins particuliers seraient à la charge des « seigneurs hauts justiciers des lieux, ayant titre et possession « valable » (1). Ces travaux devinrent dès lors l'un des principaux objets des ateliers de charité.

Aucune suite ne fut donnée à l'enquête de 1781. Joly de Fleury, partisan convaincu de la corvée, ne voulait pas admettre de moyen terme entre la corvée en nature, seule manière, d'après lui, de faire beaucoup d'ouvrage, mais qu'il était devenu impossible de rétablir, et l'imposition réelle sur la propriété foncière, plus juste en elle-même, mais à laquelle les privilégiés ne voudraient jamais consentir.

Quant à l'imposition au marc la livre de la taille sans y comprendre les propriétés de la noblesse, du clergé et des privilégiés, elle était, disait-il avec raison, « d'une injustice « révoltante, et la charge en deviendrait trop forte pour les « malheureux taillables » (2).

C'était toutefois pour les intendants, aux prises avec les exigences de la circulation, le seul moyen de sortir de l'impasse où les avaient acculés les conséquences de l'édit de 1776, et de préparer les bases d'une solution définitive plus équitable en proportionnant cette charge à la fortune de ceux qui y restaient soumis.

(1) Arrêt du cons. d'Etat du Roi du 18 nov. 1781. — Arch. de la V., C. 42.

(2) Observations de Joly de Fleury au mémoire de Chaumont de la Millière. Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 164.

Mais si l'intendant du Poitou avait introduit dans le régime de la corvée de notables améliorations, celles-ci perdaient souvent, dans la pratique, le caractère libéral qu'il leur avait imprimé. Des entrepreneurs peu scrupuleux, de connivence avec des piqueurs concussionnaires, ne tardèrent pas à profiter du droit laissé aux corvéables de recourir à l'adjudication pour exploiter le peuple des campagnes et contraindre par toutes sortes de vexations les malheureux paysans à payer malgré eux l'imposition des corvées.

L'intendant dut plusieurs fois intervenir et frapper sévèrement les coupables : citons un exemple. En 1781, un sieur de Lavaud, piqueur, avait reçu d'un corvéable, malgré les défenses expresses portées par les mandements et ordonnances (1), la somme de 9 livres pour faire faire sa corvée, et lui en avait donné quittance. Or, ayant été contraint par le syndic d'exécuter sa tâche, ce corvéable avait réclamé la somme versée entre les mains du piqueur.

Dans le même temps, plusieurs autres taillables qui avaient payé des ouvriers, comme c'était leur droit, pour accomplir leur tâche, s'étaient vus porter néanmoins au rôle de répartition des sommes à payer pour le complément d'exécution de la corvée de la même année 1781.

Ces faits ayant été portés à la connaissance de l'intendant, celui-ci, par ordonnance du 21 avril 1782, condamna le piqueur à la destitution, à l'emprisonnement et à une amende de 50 livres. Quant au syndic qui avait fourni un rôle de répartition inexact, et à deux autres citoyens de la même paroisse qui avaient refusé d'exercer les fonctions de commissaires de la corvée dont ils étaient investis, ils furent également condamnés, tous les trois solidairement, à dix livres d'amende (2).

Aussi, dans ses réponses aux circulaires des contrôleurs généraux, M. de Blossac, en manifestant ses préférences pour

(1) Mandement pour la corvée de 1784, art. XII.

(2) Ordonn. de Mgr l'Intendant de la généralité de Poitiers contre Pierre de Lavaud, piqueur, au sujet de concussions et malversations par lui commises relativement à la corvée, 21 avril 1782. — Arch. de la Vienne, C. 42.

le travail en nature, ne faisait-il qu'interpréter les sentiments du plus grand nombre de ses administrés.

Ceux-ci ne tardèrent pas, d'ailleurs, à protester soit directement, soit par l'intermédiaire des curés qui se faisaient l'écho de leurs justes doléances, contre les atteintes portées journellement à leur liberté d'option. Un certain nombre de pétitions de cette nature furent présentées à l'administration provinciale à l'occasion du départ de M. de Blossac, de la généralité de Poitiers, en 1784, et de son remplacement par M. Boula de Nanteuil.

« Les ordres de Mgr le comte de Blossac, disait l'une « d'elles, ont été mal suivis. » La charge des corvées est devenue d'autant plus accablante que des vexations injustes se commettent journellement dans son administration, notamment de la part des syndics qui, loin de faire cesser les abus, les ont tolérés, voire même encouragés.

Les pétitionnaires ne protestent pas précisément contre les corvées en elles-mêmes, dont, disent-ils, « il ne serait « résulté qu'un grand avantage depuis 36 à 40 ans qu'elles « existent, si l'intention de ceux qui les ont établies avait « été suivie ponctuellement » ; mais, depuis qu'on leur a accordé le droit d'option, les paroisses sont, en fait, forcées « de faire faire leurs ouvrages par adjudications ». Si, en effet, elles n'ont pas choisi ce dernier parti, mais ont décidé de faire leurs tâches par elles-mêmes, ces travaux, quoique plus solides que ceux exécutés par les entrepreneurs, ont toujours beaucoup de difficulté à être reçus par les administrateurs qui « ont leurs raisons pour agir ainsi »; ceux-ci, de concert avec les entrepreneurs, « surprennent la vigilance et les bonnes intentions des subdélégués qui cherchent à faire régner le bon ordre... Personne ne peut contredire ces messieurs ni leur représenter le bien public sans être menacé d'amende et de prison ». Seuls les ouvrages faits par les entrepreneurs favorisés sont reçus sans difficulté : en un mot, ces administrateurs « sont juges et parties » (1).

(1) Mémoire en forme de pétition adressé à M. Boula de Nanteuil sur les corvées, les convois militaires et la milice. Sans signature, 1784. — Arch. de la V., C. 21, n° 20.

Les mêmes doléances se rencontrent dans un mémoire signé des curés de quatre paroisses poitevines à l'occasion du mandement pour la corvée de 1784. Les habitants de ces paroisses ne demandent point à être exempts de la corvée, déclarent les signataires ; « mais ils désireraient que les con- « ducteurs, etc., les traitassent comme des hommes » utiles à la société. Les paysans qui, faute d'argent, voudraient faire leurs tâches par eux-mêmes, sont obligés de se laisser mettre à l'adjudication, car, s'ils optent pour la corvée en nature, il n'y a pas de difficultés que ne leur fassent les conducteurs à la réception du travail ; de sorte qu'après avoir fait tous leurs efforts pour s'acquitter consciencieusement de leurs tâches, ils sont encore obligés de payer « pour mettre l'ouvrage à per- « fection par gens, dit-on, plus intelligents. » Or, ces adjudications sont consenties à des entrepreneurs *qui sont ordinairement ruinés* (1), mais quelque imparfait que soit leur travail, il est toujours reçu, « pourvu qu'ils se rendent propices « aux sieurs conducteurs, etc. ».

La conséquence est que « depuis le droit donné aux « corvéables, les grandes routes ont été plus impraticables « qu'avant ». Aussi, serait-il avantageux que ceux-ci n'eussent point la liberté de se laisser mettre à l'adjudication et fussent contraints de faire leurs tâches par eux-mêmes, leurs serviteurs, ou gens de journées, comme il leur est ordonné quand ils ne trouvent point d'adjudicataire.

La plupart des syndics, commissaires de la corvée et notables se dispensent du reste d'assister à la réception des travaux, « qui est toujours ou presque toujours l'ouvrage des « sieurs conducteurs qui trouvent la besogne assez bien faite, « pourvu que les adjudicataires sachent les contenter ». De plus, les corvéables n'ont payé jusqu'à ce jour le prix des adjudications que « sur le moindre ordre des subdélégués » et se sont estimés assez heureux lorsque les collecteurs ont rapporté la décharge de la paroisse.

De semblables abus appellent de promptes réformes : il faut changer le mode de réception des ouvrages et de perception

(1) Ces mots sont soulignés dans le manuscrit.

de l'imposition, et ne plus permettre que la majorité des syndics se laisse intimider par les agents de la corvée. On devra également éviter que les ordres pour l'exécution des travaux soient confiés à des gens peu sûrs qui arrivent souvent trop tard, alors que l'ouvrage devrait être déjà commencé, ce qui empêche les corvéables de terminer les travaux dans les délais prescrits et permet aux conducteurs d'exiger des adjudications.

Il serait aussi plus avantageux pour les paroisses d'avoir toujours la même partie de route à entretenir, de manière que les corvéables soient placés à la plus grande proximité possible, et de ne pas laisser la fixation de leurs ateliers à l'arbitraire des conducteurs qui trouvent là un moyen commode d'obtenir des déclarations d'adjudication ou de satisfaire leurs rancunes (1).

Enfin un curé de la province d'Aunis dénonçait, en termes analogues, les mêmes abus d'autorité. Ce qui irrite les habitants des campagnes contre la corvée, disait-il, « ce sont les « abus énormes qui se commettent et se perpétuent dans cette « branche de l'administration par les surprises journalières « faites à la religion de MM. les commissaires départis, de « la part des préposés à la confection des chemins ou de leurs « sous-ordres ». Ceux-ci ne tendent qu'à réduire les corvéables « à la triste nécessité de donner de l'argent pour se rédimer des corvées », car « on veut leur argent bien plus que leurs travaux, et c'est à quoi se réduit tout le système des corvées ». L'auteur fait remarquer qu'avant l'édit de 1776 les travaux de corvée se bornaient à l'extraction et au transport des matériaux ainsi qu'à l'entretien des fossés ; mais depuis la déclaration du 11 août, les préposés ont en outre obligé les corvéables à casser et mettre en tas les cailloux, ce qui était fait autrefois aux frais de l'administration. Enfin, aux anciennes peines est venue s'en ajouter une autre « qui semble plus cruelle encore aux habitants des campagnes » : l'adjudication

(1) *Observations sur le mandement de 1784 concernant la corvée pour le Poitou, par lesquelles on montre les abus qui en résultent et la nécessité de les réformer,* sept. 1784. Arch. de la V., C. 42.

à prix d'argent en cas de non-exécution des tâches, « nouveau moyen plus conforme aux vues secrètes des préposés aux routes », qui font adjuger ces travaux à leurs créatures (1).

Tel était l'état de la corvée royale en Poitou au moment où M. de Blossac quitta cette généralité pour prendre la direction de l'intendance de Soissons. Ce départ eut lieu dans les derniers jours de 1784 (2), au milieu des regrets unanimes, après plus de trente années d'une administration qui a laissé, dans les annales du Poitou, des souvenirs impérissables.

S'il est incontestable que M. de Blossac ne lutta pas contre l'établissement des corvées (3), on ne saurait lui refuser d'avoir réussi, dans la limite des pouvoirs confiés à son initiative, à en atténuer la rigueur.

De plus, l'intendant du Poitou se rendait très bien compte, en administrateur vigilant et très au courant de la pratique des affaires, qu'il n'était pas possible de transformer en un jour une institution qui, pour ne pas être à l'abri de tout reproche, n'en était pas moins entrée dans les habitudes des populations rurales. Il savait par expérience que le paysan poitevin, vivant de sa terre et connaissant peu l'argent, préférait sacrifier quelques journées de son travail plutôt que de distraire du bas de laine les écus péniblement amassés. Aussi toute son action se borna-t-elle à faire disparaître, dans la mesure du possible, les abus de la corvée et à en rendre la charge plus légère et la répartition plus équitable. C'était assurer, par une évolution normale et progressive des principes posés en 1776, la réalisation des projets de Turgot, mieux que n'avait su le faire la brusquerie du grand ministre de Louis XVI.

Tant il est vrai que si la théorie peut présenter des avantages, si elle est même irréfutable quelquefois, il n'est pas sans danger, on l'a vu souvent, de la faire passer trop précipitamment dans la pratique.

(1) *Mémoire sur les abus de la corvée dans la province d'Aunis*, œuvre posthume de M. le curé de L*** près la Rochelle. Arch. de la V., C. 42.

(2) V. Pilotelle, *Notice sur M. de Blossac.* (*Mém. de la Soc. des Ant. de l'Ouest*, t. XXII, p. 346.)

(3) *Contra :* Pilotelle, *Notice sur M. de Blossac.* (*Mém. de la Soc. des Ant. de l'Ouest*, t. XXII, p. 297.)

## CHAPITRE XII

### M. BOULA DE NANTEUIL.

M. de Nanteuil succède à M. de Blossac dans l'administration du Poitou. — Nouvelles améliorations du service de la corvée dans cette province. — Calonne. — Enquête de 1786. — Arrêt du 6 novembre 1786, qui ordonne la transformation pour essai, pendant trois ans, de la corvée en une imposition pécuniaire. — Edit du 27 juin 1787 et généralisation des Assemblées provinciales. — L'Assemblée provinciale du Poitou et les chemins publics. — Cahiers du Tiers-Etat du Poitou aux Etats généraux de 1789. — Suppression définitive de la corvée.

Le successeur de M. de Blossac à l'intendance du Poitou fut Antoine-François-Alexandre Boula de Nanteuil, conseiller honoraire au Parlement de Paris.

Le choix du roi ne pouvait s'exercer d'une façon plus heureuse pour la généralité de Poitiers à une époque où l'esprit de conciliation était devenu de plus en plus nécessaire pour sauvegarder à la fois les intérêts en conflit et maintenir le respect de l'autorité royale.

En ce qui concerne la corvée, M. de Nanteuil ne tarda pas à voir se manifester contre les obligations du service de la voirie les idées de réaction qui animaient sa nouvelle province. Si les taillables consentaient encore à supporter seuls la charge de l'entretien des routes, ils prétendaient quelquefois rester juges de l'opportunité des travaux. C'est ainsi qu'un arrêt du Conseil d'Etat du roi dut contraindre, au mois d'août 1784 (1), un certain nombre de paroisses du haut Poi-

(1) Arrêt du Cons. d'Et. du roi... du 12 août 1784, *Recueils poitevins*, n-4°, t. XVII, n° 40.

De même sur l'abstention d'une partie des habitants de la paroisse de Cerizais à la corvée de 1785. *Arch. histor. du Poitou*, t. XX, p. 108 et 114.

tou à procéder par corvées ou par imposition équivalente à la construction d'un grand chemin allant de Limoges à Angoulême par Montbrun et Saint-Mathieu.

Déjà ordonnée en 1782 par l'intendant de la généralité de Poitiers, la construction de cette route avait été aussitôt suspendue, le projet combattu par les paroisses en cause n'ayant pu réunir un nombre suffisant d'adhérents. Une seconde ordonnance du 11 avril 1784 (1) vint décider la mise à exécution définitive du projet de 1782 (2).

Voyant leurs réclamations rejetées par l'intendant, les intéressés portèrent leur requête devant le Conseil d'Etat. Leurs arguments pour combattre le projet d'établissement de la nouvelle route se résumaient en ce que celle-ci serait tout à fait inutile, attendu qu'il en existait une autre plus droite, plus courte et plus commode, récemment réparée et passant par La Rochefoucault et Saint-Junien. « D'ailleurs, « ajoutait la pétition, on reconnaîtra que la nouvelle route « projetée, qui entraînerait des dépenses énormes et enlè- « verait à un grand nombre de propriétaires des fonds pré- « cieux, est constamment inutile pour le public et ne peut « servir qu'à la commodité des propriétaires des châteaux de « Saint-Matthieu, de Cromières, de Cussac et de Gore qui l'ont « sollicitée ». Quant aux pétitionnaires, déjà surchargés du poids de leurs impositions et de leurs dépenses ordinaires, il ne devait en résulter pour eux que de nouvelles dépenses et un préjudice considérable.

Malgré ces réclamations, les décisions de l'intendant du Poitou furent maintenues par le Conseil, et une nouvelle ordonnance de M. de Nanteuil vint assurer l'exécution du projet (3).

Quelle que pût être leur valeur, ces réclamations n'en restaient pas moins un indice des tendances de plus en plus vives de la population corvéable vers une solution générale et

(1) Celle-ci de M. Boula de Nanteuil.

(2) Une autre ordonnance de l'Int., du 6 mai 1784, se référait à la même matière.

(3) Ordonn. de M. Boula de Nanteuil du 29 janvier 1785, *Recueils poitevins*, in-4°, t. XVII, n° 40 *in fine*.

définitive, plus conforme à ses véritables intérêts que les mesures transitoires, les compromis qui, dans chaque généralité, s'efforçaient de parer aux inconvénients résultant de l'absence d'une réglementation uniforme. Elle fait également ressortir la situation délicate créée par l'indécision du gouvernement aux intendants des provinces, obligés de satisfaire à la fois aux instructions du ministère et aux légitimes doléances de leurs administrés.

Aussi, bien que son caractère même de représentant de l'autorité centrale obligeât le nouvel intendant du Poitou à faire respecter l'ordre de choses établi, le souci des intérêts de la population poitevine joint au sentiment de l'insuffisance de moyens surannés le poussèrent à persévérer dans la voie des améliorations suivie par son prédécesseur et dont le régime des assemblées provinciales ne fit que consacrer les résultats.

L'occasion s'offrit d'ailleurs bientôt à M. de Nanteuil de prouver sa sollicitude à cet égard.

En 1785, l'année qui suivit l'entrée en fonction de son nouvel intendant, la généralité de Poitiers souffrit d'une disette de fourrages (1). Le mauvais état des bestiaux qui en fut la conséquence rendait très difficile l'exécution des tâches assignées aux communautés. Aussi la publication du mandement pour cette corvée souleva-t-elle d'assez vives réclamations de la part des paroisses qui devaient fournir le travail ou la taxe équivalente : les unes votèrent pour l'adjudication, d'autres se déclarèrent prêtes à travailler, n'étant pas en mesure de supporter de nouvelles charges ; mais presque toutes demandèrent des réductions de tâche ou d'imposition, invoquant leur misère ou des augmentations qu'elles prétendaient s'être glissées à leur préjudice dans la répartition des travaux (2).

M. de Nanteuil s'empressa de faire connaître au ministère

(1) *Arch. histor. du Poitou*, t. XX, p. 128, lettre du 3 mai 1785.

(2) Délibérations des paroisses qui ont décidé de faire leurs tâches par elles-mêmes, 1785 (avril-mai). Arch. de la V., C. 42.— Lettre de M. Lelong, subdélégué de Civrai à M. Descostils, du 21 mai 1785. Arch. de la V., C. 40, n° 27. — Voir aussi nos pièces just., n° 31.

cette situation fâcheuse, et obtint du roi l'autorisation de borner les travaux au seul entretien des routes établies (1), en dispensant les corvéables des constructions nouvelles dont ils avaient été chargés (2). « Pour que cette dépense ne « profite pas aux seules communautés chargées des ouvrages « neufs, ajoutait l'ordonnance de l'intendant, nous avons « cru devoir demander... d'être autorisé à répartir la dépense « de l'entretien d'une manière égale sur toutes les commu- « nautés de notre généralité (3), ce qui a été approuvé par « Sa Majesté. » Chaque subdélégué dut, en conséquence, procéder à l'adjudication des tâches assignées aux paroisses de sa circonscription (4) ; le montant total en fut réparti par l'intendant sur toutes les communautés poitevines au marc la livre de leur taille (5). Le taux de cette imposition en rachat de la corvée, qui avait été fixé jusqu'alors en Poitou au quart du principal de la taille, fut réduit au neuvième et devait produire, d'après les estimations de l'inspecteur des ponts et chaussées, 256.631 livres : somme « préci- « sément conforme, écrivait ce fonctionnaire, à celle dont « nous avons besoin pour les ouvrages d'entretien et ceux « provisoires d'absolue nécessité » (6). Un tarif « pour la ré- partition de la corvée de l'année 1785 », conservé en manuscrit aux archives de la Vienne (7), déterminait en livres, sols et

(1) Cette autorisation lui fut transmise par une lettre du contrôl. gén. Calonne du 25 mai 1785.

(2) Ordonn. de Mgr l'Int. de la généralité de Poitiers, qui décharge les communautés des tâches qui leur ont été imposées en ouvrages neufs pour la présente année du 30 mai 1785, *Recueils poitevins*, in-4°, t. II, n° 110, art. I. Pour le même motif, le roi fit en 1785 une remise de 50.000 liv. sur les tailles dues par la généralité de Poitiers, *Arch. histor. du Poitou*, t. XX, p. 121.

(3) *Arch. hist. du Poitou*, XX, pp. 132, 141 et 148.

(4) Ces routes classées dans chacune des subdélégations auxquelles elles appartenaient étaient adjugées, chacune séparément, à un entre- preneur. Entretien des principales routes de la généralité de Poitiers. Arch. de la V., C. 40.

(5) Ordonn. du 30 mai 1785, art. III.

(6) Lettre de M. de Lapeyre à M. l'intend. de la généralité de Poitiers, du 2 juillet 1785. Arch. de la V., C. 40.

(7) Arch. de la V., C. 42.

deniers la taxe que devait payer chaque contribuable proportionnellement au chiffre pour lequel il figurait au brevet de la taille. De 2 sols 6 deniers pour une livre de taille, cette imposition s'élevait à 1.103 livres 14 sols 3 deniers pour 10.000 livres de principal.

Les garde-étalons et de haras, les syndics collecteurs des tailles, commissaires de la corvée, préposés aux vingtièmes, jouissaient, seuls, et dans des proportions variables, de l'exemption de cette contribution (1). Les communautés ayant éprouvé quelque calamité particulière purent obtenir, sur leur demande, les secours ou soulagements que nécessitait leur situation (2).

Le paiement des adjudicataires était effectué après réception des ouvrages par l'ingénieur des ponts et chaussées, qui leur délivrait un certificat (3). Si l'un d'eux ne remplissait pas ses engagements dans le temps déterminé, des ouvriers étaient mis à ses frais, par ordre de l'intendant, « à la perfection des ouvrages (4). »

Enfin, en cas de négligence des syndics (5) et des commissaires de la corvée dans l'établissement du rôle de l'imposition ou de son recouvrement, ceux-ci étaient déclarés responsables du prix des adjudications (6).

Les chemins particuliers ou de traverse restaient, pour l'entretien et les réparations, à la charge des propriétaires et cultivateurs dont ils bordaient les héritages (7).

(1) Ordonn. de l'Int. aux officiers municipaux, syndics, collecteurs et habitants taillables des communautés de la généralité de Poitiers, du 10 novembre 1785. Arch. de la V, C. 40. — V. nos pièces justif., nº 33.

(2) Ordonn. de l'Int. du 30 mai 1785, art. III.

(3) Ce paiement s'effectuait comme précédemment par acomptes successifs, *Arch. histor. du Poitou*, XX, p. 208.

(4) Lettre de M. de Lapeyre, du 31 juillet 1785. Arch. de la V., C. 44.

(5) Le subdélégué de Bressuire estimait insuffisante l'exemption des syndics. Ceux-ci auraient préféré exécuter leurs tâches que d'éprouver les embarras auxquels les exposait le commandement de toute une paroisse. Le subdélégué proposait en conséquence de leur accorder, outre l'exemption, une réduction d'une pistole sur le principal de leur taille. *Arch. histor. du Poitou*, t. XX, p. 138.

(6) Circulaire des subdélégués aux syndics des paroisses. Arch. de la V., C. 42. *Arch. histor. du Poitou*, XX, p. 206.

(7) Arrêt de la Cour du Parlement, du 5 mai 1786. Arch. de la V., C. 41.

Mais, là encore, des réclamations s'élevèrent de la part d'un certain nombre de paroisses contre cette imposition qu'elles prétendaient excessive, estimant que l'intention du roi avait été d'accorder à la province une dispense pleine et entière de la charge des corvées, et qu'il n'était pas sans inconvénient de laisser entre les mains des receveurs particuliers ainsi qu'à la disposition des ingénieurs des deniers dont l'emploi n'était garanti par aucune mesure sérieuse. C'était toujours cette défiance, « partagée, dit M. Vignon, par les « chefs mêmes de l'administration et si tristement justifiée « par l'immémoriale improbité financière du gouvernement « de la France » (1).

Il fallut encore un arrêt du Conseil pour mettre un terme à ces réclamations (2).

Quoi qu'il en soit, le montant total des adjudications pour les ouvrages d'entretien des grandes routes de la généralité de Poitiers pendant l'année 1785 fut, à peu de chose près, celui qu'avait prévu l'inspecteur ; il lui fut même sensiblement inférieur. Un devis détaillé de ces ouvrages donne en effet le chiffre de 254.142 livres 8 sols 6 deniers, se décomposant de la manière suivante :

RÉPARTITION PAR ÉLECTION.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Poitiers | 48.937 l. | s. | d. | Châtillon | 24.911 l. | s. | d. |
| Saint-Maixent | 17.510 l. | » | » | Thouars | 31.895 l. | » | » |
| Niort | 27.865 l. | » | » | Confolens | 19.014 l. | » | » |
| Fontenay | 48.905 l. | » | » | Châtellerault | 7.615 l. | » | » |
| Les Sables | 27.223 l. | » | » | Total | 253.875 l. | » | » |

PAROISSES EXEMPTÉES DE LA TAILLE DÉPENDANT DE L'ÉLECTION DE CONFOLENS.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Les Pins | 54 l. | s. | d. | 267 l 8 s. 6 d. | |
| Montembeuf | 78 l. | » | » | | |
| Vitrac | 135 l. | 8 | 6 | Somme pareille | 254.142 l. 8 s. 6 d. (3) |

(1) Vignon, loc. cit., III, p. 75.

(2) Arrêt du Cons. d'Et. du roi du 17 sept. 1786, qui ordonne que l'état général de répartition... sera exécuté selon sa forme et teneur. — *Recueils poitevins*, in-4°, t. XVII, n° 41.

(3) Montant et répartitions des impositions pour la corvée de 1785. — Arch. de la V., C. 41. — Cf. Projet du rôle d'assiette de l'imposition l'entretien des routes et de la lettre d'envoi à MM. les subdélégués, 6 sept. 1785 et 15 avril 1786. — Arch. de la V., C. 40, n° 14.

Le même document nous fait connaître quelles étaient, à la fin du XVIII[e] siècle, les principales routes de la généralité de Poitiers.

Voici la liste des plus importantes :

N° 1. — De Paris en Espagne (depuis la sortie de la ville jusqu'aux Maisons-Blanches).
N° 2. — Route des Charrois de Bordeaux (depuis Lusignan jusqu'au gué de Virollet).
N° 3. — De Poitiers à la Rochelle.
N° 4. — De Niort à Nantes.
N° 5. — De la Rochelle à Nantes.
N° 6. — De Poitiers à Limoges.
N° 8. — De Fontenay aux Sables.
N° 10. — Des Sables à Nantes.
N° 11. — De Saint-Maixent à Saumur.
N° 12. — De Niort à Bordeaux.
N° 15. — De Poitiers à Nantes.
N° 16. — Des Sables à Beauvoir.
N° 17. — Enclaves sur la route de Limoges à Angoulême.
N° 44. — Chemin d'Angoulême à Limoges, par Saint-Mathieu.

On peut juger par cette nomenclature, d'ailleurs incomplète, de l'importance des voies de communication du royaume, à la veille de la Révolution. Un mémoire paru vers la même époque sous les auspices du gouvernement évaluait de 10 à 12.000 lieues la longueur des routes à entretenir, et à une étendue peut-être aussi considérable les constructions nouvelles devenues indispensables. Il reconnaissait que d'aussi grands travaux ne pouvaient plus être exécutés par le moyen appliqué d'abord à quelques centaines de lieues.

On conçoit sans peine que, pour obtenir des corvées un pareil résultat, il aurait fallu, non seulement maintenir dans toute sa rigueur le système institué par Orry, mais encore l'aggraver, pour lui permettre de satisfaire aux exigences toujours plus nombreuses de la circulation. Or, malgré son échec, l'édit de 1776 avait porté un coup mortel au régime de la corvée royale, qui ne se soutenait plus que grâce aux atténuations que devaient y apporter sans cesse les intendants et se trouvait en proie aux « oscillations inévitables précédant « toujours l'installation définitive des fondations importantes (1) ».

En ce qui concerne spécialement le Poitou, la nécessité de rendre plus praticables les routes existantes et d'en ouvrir de nouvelles ne laissait pas que d'embarrasser l'intendant sur les

(1) Stourm, *Les fin. de l'anc. régime*, I, p. 224.

moyens de concilier les besoins de la circulation avec le peu de ressources dont il pouvait disposer. Ces ressources comprenaient le produit de l'imposition en rachat de la corvée et destiné à payer les adjudicataires, plus quelques fonds versés aux ponts et chaussées par le Trésor royal et qui s'élevaient, pour l'année 1785, à la somme de 122.863 livres, avec affectation spéciale au convertissement de chaussées sur la grande route d'Espagne et aux travaux du pont de Châtellerault (1).

M. de Nanteuil décida donc de borner l'emploi de la corvée, à partir de 1786, à l'entretien des routes déjà faites et d'appliquer le surplus des fonds, autant que les circonstances pourraient le permettre, à l'ouverture des chemins dont l'exécution avait déjà été approuvée par le Conseil et de ceux qui seraient reconnus nécessaires pour établir des communications utiles dans l'intérieur du Poitou ou de cette généralité avec d'autres provinces du royaume. « Si l'on continuait, disait-il, à ne « livrer au public que des routes perfectionnées, il serait « impossible de faire jouir les habitants du Poitou, d'ici à « plus de 50 ans, des communications dont il est susceptible « et qui lui sont nécessaires. Cette considération a déterminé « la préférence que j'ai donnée au plan d'ouvrir provisoire- « ment toutes les routes qui sont jugées utiles en faisant « seulement régaler le terrain et creuser les fossés. Je sais « que ces chemins ne pourront pas être également praticables « dans tous les temps ; mais ils seront bons pendant sept ou « huit mois de l'année au moins, et ce sera beaucoup. D'ailleurs « on exécutera successivement les chaussées dans les parties « qui seront les plus mauvaises, et elles se trouveront per- « fectionnées avec le temps. Dans les endroits où il sera « nécessaire de ponts, on en construira de provisoires en « bois, ainsi que cela s'est déjà pratiqué sur plusieurs « routes (2). »

On voit par là au milieu de quelles difficultés M. de

(1) Lettre de M. de la Millière à M. Boula de Nanteuil, du 19 avril 1785. Arch. de la V., C. 40.

(2) Lettre à M. de Lapeyre, du 8 nov. 1785. Arch. de la V., C. 40.

Nanteuil dut pourvoir à la viabilité des chemins publics du Poitou, que l'insuffisance des ressources mises à sa disposition l'obligeait de réduire aux travaux les plus indispensables, au grand préjudice de l'activité économique de la généralité.

Le régime consacré par l'ordonnance du 30 mai 1785 fut donc conservé en 1786 et pour les mêmes motifs (1), auxquels il faut ajouter la rareté des grains (2) dont souffraient les campagnes. Seuls, les travaux d'entretien furent maintenus et leur exécution assurée par des adjudications payées sur le produit de la taxe de rachat (3), d'après les règles adoptées l'année précédente (4). Quelques parties d'ouvrages neufs dont l'exécution était indispensable y furent ajoutées. La dépense totale devait être, d'après les devis estimatifs de l'inspecteur, de 298.505 livres 16 sols 5 deniers (5).

Une imposition générale de 300.000 livres fut en conséquence ordonnée et répartie par subdélégation de la manière suivante :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Poitiers | 80 | paroisses et plus. . . . . | 15.196 l. |
| Chauvigny | 30 | » . . . . . | 3.818 » |
| Civray | 63 | » . . . . . | 14.767 » |
| Montmorillon | 33 | » . . . . . | 6.883 » |
| Parthenay | 51 | » . . . . . | 16.981 » |
| Saint-Maixent | 51 | » . . . . . | 20.022 » |
| Melles | 40 | » . . . . . | 10.995 » |
| Niort | 65 | » . . . . . | 20.282 » |
| Chef-Boutonne | 51 | » . . . . . | 7.289 » |
| Fontenay | 61 | » . . . . . | 21.766 » |
| La Châtaigneray | 60 | » . . . . . | 21.947 » |
| Luçon | 65 | » . . . . . | 21.741 » |
| Les Sables | 48 | » . . . . . | 14.301 » |
| Palluau | 37 | » Plus les marches communales suivantes : Enclave des Grandes Landes, le Bois de Cessé, Péault, Saint-Etienne du Bois. . . | 14.974 » |

(1) *Arch. hist. du Poitou*, XX, pp. 204 et 205.

(2) *Arch. hist. du Poitou*, t. XX, p. 156. Un secours de 200.000 l. fut accordé par le roi, à cette occasion, à la généralité de Poitiers.

(3) *Arch. hist. du Poitou*, t. XX, p. 202.

(4) Arrêt. du Cons. d'Et. du roi, substituant provisoirement en Poitou l'adjudication à la corvée. Arch. de la V., C. 40. — V. nos pièces justif., n° 35.

(5) Les transports de matériaux étaient donnés à l'adjudication comme les travaux eux-mêmes, et ne se faisaient plus par corvée à pied d'œuvre.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Châtillon | 60 | » | . . . . . | 26.549 » |
| Montaigu | 45 | » | Plus les marches de Boussais, Cuyan, Géligné, la Brussière. . . . . | 17.029 » |
| Thouars | 64 | » | . . . . . | 15.992 » |
| Châtellerault | 55 | » | . . . . . | 9.714 » |
| Confolens | 34 | » | . . . . . | 10.540 » |
| Rochechouart | 35 | » | . . . . . (1). | 9.214 » |

Le montant des dépenses diverses ne s'étant élevé qu'à la somme de 262.333 livres 8 sols 4 deniers, il se produisit sur l'imposition de 300.000 livres un revenant bon de 37.666 livres 11 sols 8 deniers, avec lequel on entreprit de nouveaux ouvrages de routes (2).

Telle était, au milieu de la désorganisation du service de la voirie privé de toute direction uniforme, la méthode admise en Poitou à une époque où le gouvernement de la France, désireux de mettre un terme à une situation qui compromettait à la fois son autorité et les intérêts des populations, s'efforçait de trouver enfin le moyen de résoudre les difficultés incessantes qu'avait soulevées la tentative de réforme de Turgot.

Après Joly de Fleury, d'Ormesson n'avait fait que passer au ministère ; Calonne qui lui succéda en novembre 1783 trouva le trésor royal presque vide et sur le point de ne pouvoir plus faire face aux besoins de l'Etat. Il annonça que c'était en réformant les abus et en modifiant les bases de l'impôt qu'il allait chercher le rétablissement des finances. Il présenta donc au roi un plan de réformes économiques qui reposait sur la suppression de tout privilège en matière d'impôt et promettait entre autres choses au peuple l'abolition des restes de la corvée.

Les idées du nouveau contrôleur général, en matière de chemins publics, se manifestèrent d'abord dans le mémoire

(1) Détail par subdélégation et paroisses de la généralité de Poitiers des impositions à répartir entre lesdites paroisses pour les travaux d'entretien des routes de la généralité pendant l'année 1786. — Arch. de la V., C. 41.

(2) Etat général du produit et de l'emploi de l'imposition ordonnée dans la généralité de Poitiers pendant l'année 1786 pour tenir lieu de la prestation du travail de la corvée en nature. — Paris, 1er sept. 1790. Arch. de la V., C. 41.

anonyme publié en 1785 dont nous avons parlé plus haut et qui avait pour but d'édifier le gouvernement sur les chances de succès que présentait la réforme qu'il voulait entreprendre. Ce mémoire, après avoir constaté l'impossibilité « de « rétablir par une loi la corvée en nature telle qu'elle existait « à l'origine », et l'insuffisance d'un pareil procédé en présence de l'extension et des améliorations incessantes exigées par la circulation, proposait de convertir le travail en nature en un impôt général ; mais, pour que celui-ci ne soulevât pas l'opposition toujours possible des cours souveraines par la crainte de voir son produit détourné par le gouvernement, Calonne, reprenant les idées de Necker, proposait d'adopter le système de l'assemblée provinciale du Berry (1) consistant à établir sur chaque communauté une contribution particulière équivalente à sa tâche en nature et servant à payer directement l'adjudicataire de cette tâche. Cette méthode paraissait à l'auteur préférable à l'option laissée aux communautés entre le travail en nature et la contribution en argent qui, par son défaut d'uniformité, amenait, dans la pratique, de nombreuses complications.

Puis, à l'imitation de ses prédécesseurs, le contrôleur général, par une circulaire du 5 avril 1786, s'adressa directement aux intendants. Un projet d'arrêt du Conseil qu'il soumit à leur examen portait la suppression de la corvée pour essai pendant deux ans et son remplacement par une contribution pécuniaire ; celle-ci serait proportionnelle à la taille pour les lieux taillables et à la capitation roturière pour les villes abonnées : elle ne pouvait excéder le sixième de la taille et accessoires ni la moitié de la capitation. La tâche fixée à chaque communauté par l'intendant devait être donnée à l'adjudication par les soins des subdélégués, et le montant de l'imposition réparti sur ses contribuables. Le recouvrement en serait effectué par des collecteurs spéciaux qui paie-

(1) « Il est curieux de rappeler, dit M. Stourm en parlant de Calonne, « que.... cet ennemi déclaré de Necker devint le continuateur de la « partie la plus importante de son œuvre. Il consomma l'entreprise que « Necker n'avait pas eu le temps d'achever.» — Stourm, *Les fin. de l'anc. Rég.*, I, p. 113.

raient eux-mêmes les adjudicataires à mesure de l'avancement des travaux. « Il sera permis, ajoutait l'article 8 du « projet d'arrêt, aux communautés qui auront reconnu, dans « le cours de l'année prochaine ou de la suivante, que la con- « tribution en argent leur est moins favorable que le travail « en nature, d'adresser par requête leurs représentations aux « intendants et commissaires départis. »

La circulaire approuvait en outre le système établi par l'assemblée provinciale du Berry (1).

Le principe même de la réforme proposée par la circulaire du contrôleur général fut généralement bien accueilli des intendants. Quelques-uns trouvèrent néanmoins la durée de l'essai trop courte, et proposèrent trois et quatre ans. Dans sa réponse, M. de Nanteuil estimait les travaux effectués par corvée dans la généralité de Poitiers au prix de 440.000 livres ; l'adoption d'une imposition dans les conditions proposées par le projet d'arrêt du Conseil devait porter cette somme à 580.000 livres. L'intendant demandait qu'au moins cette augmentation n'eût pas lieu d'un seul coup (2).

C'est le 6 novembre 1786 (3) que parut l'arrêt du Conseil qui ordonnait l'essai pendant trois ans de la conversion de la corvée en une prestation en argent. Cette contribution purement locale « ne pouvait être regardée comme un accrois- « sement d'imposition, puisqu'elle n'était que la représen- « tation fort adoucie d'une charge beaucoup plus onéreuse ». Aussi, ne devait-elle en aucun cas excéder la proportion du sixième de la taille et de ses accessoires. Il devait en résulter une économie de temps pour les communautés, qui n'auraient plus à se transporter sur les ateliers, ni recommencer des ouvrages mal faits, ces travaux devant être désormais exécutés par des entrepreneurs solvables, suivant les principes de l'art. Cette contribution pécuniaire aurait en outre l'avantage de s'étendre sur l'universalité des communautés dont tous les sujets taillables indistinctement suppor-

(1) V. dans Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 181.
(2) V. Vignon, loc. cit., III, p. justif. n° 182.
(3) Arrêt. du Cons. d'Et. du roi du 6 nov. 1786. — Arch. de la V., C. 42.

teraient leur quote-part, alors qu'avec le système des corvées on ne pouvait appeler aux travaux que les communautés qui se trouvaient à une distance déterminée des ateliers et que beaucoup de taillables en étaient affranchis, « non à raison de « véritables privilèges qui, suivant la constitution de l'Etat, « ne sont accordés qu'à quelques classes distinguées des su- « jets de Sa Majesté, mais à raison de l'incompatibilité de leur « profession avec le travail manuel ».

Enfin l'arrêt, dans une disposition importante, décidait qu'à l'avenir les fonds levés sur chaque province pour les besoins de la voirie y seraient invariablement consommés, le roi entendant par là « s'interdire la faculté d'en appliquer le pro- « duit à un autre usage et rassurer ses peuples sur l'inégalité « de leur distribution ». Nous avons vu précédemment que ces fonds levés sur les provinces pour les ouvrages d'art et versés au Trésor royal étaient répartis dans les généralités au gré du gouvernement, et nous savons quelles protestations soulevèrent en Poitou ces affectations arbitraires et insuffisantes, réservant la plus grande partie des fonds à la généralité de Paris.

L'article 7 de l'arrêt du 6 novembre 1786 avait décidé qu'il serait rendu tous les ans, pour chaque généralité, un arrêt spécial pour approuver les ouvrages proposés et ordonner les impositions nécessaires pour y pourvoir. En conséquence de cette disposition, un arrêt du Conseil fut rendu à la date du 29 janvier 1787 pour la généralité de Poitiers (1). Il déclarait que, conformément à l'arrêt du 6 novembre et vu les devis et détails estimatifs des travaux d'entretien qui devaient être exécutés en 1787 dans la généralité de Poitiers, s'élevant à la somme de 520.000 livres, ainsi que le rôle de répartition de la contribution des villes et communautés établi par l'intendant, le roi approuvait ces mesures, et ordonnait qu'il y fût immédiatement donné suite et que les subdélégués fissent procéder, chacun dans sa circonscription, à l'adjudication des travaux.

Mais l'hostilité systématique des Parlements contre l'admi-

(1) Voir la copie manuscrite de cet arrêt aux arch. de la V., C. 42.

nistration ne manqua pas de s'affirmer à l'occasion de l'arrêt du 6 novembre, et deux d'entre eux notamment, ceux de Grenoble et de Besançon, se firent particulièrement remarquer par leur esprit d'opposition (1).

Pour couper court à ces interminables débats, Calonne, pensant que le Parlement ne pourrait point refuser d'enregistrer les réformes si elles étaient appuyées par un vœu national, prit le parti, en décembre 1786, de convoquer une assemblée des notables. Celle-ci se réunit à Versailles au mois de février de l'année suivante. Le contrôleur général y proposa plusieurs projets dont le but, indiqué par le roi dans la lettre de convocation, était « de procurer le soulagement du « peuple, l'ordre des finances et la réformation des abus ». Parmi ces projets figurait, avec l'abolition de la corvée et son remplacement par une prestation pécuniaire répartie avec plus de justice et employée de manière que sa destination fût invariablement assurée, l'établissement d'assemblées provinciales.

Les discussions qui s'élevèrent au sein de l'assemblee des notables sur les projets financiers de Calonne, amenèrent la chute du ministre, qui fut remplacé par Loménie de Brienne, archevêque de Toulouse.

Toutefois, les notables s'étaient montrés favorables à l'établissement des assemblées provinciales, et avaient admis la conversion de la corvée, à condition que la gestion du service des routes fût confiée à ces assemblées dont l'existence était « peut-être nécessaire pour assurer l'abolition de la corvée en nature (2) ».

A la suite de l'assemblée des notables parurent deux édits enregistrés, l'un le 22 juin 1787, portant création des assemblées provinciales, l'autre le 27 du même mois, décidant la conversion définitive de la corvée enune prestation pécuniaire.

L'essai ordonné par l'arrêt du 6 novembre 1786 se trouvait dès lors virtuellement suspendu. Des dispositions transitoires durent être prises dans chaque généralité pour assurer l'exécu-

(1) Voir les détails dans Vignon, loc. cit., III, p. 127 et suiv.
(2) Introduct. au *Moniteur*, pp. 58 et s.

tion de l'édit du 27 juin 1787 à partir du 1er janvier 1788. A dater de cette époque, la corvée en nature devait complètement disparaître, et le soin d'assurer le service des routes devenait l'attribution exclusive des assemblées provinciales sous la surveillance du gouvernement.

L'assemblée provinciale du Poitou reçut son premier règlement constitutif le 12 juillet 1787 (1). Ce n'était, toutefois, qu'à titre provisoire pour trois ans, le roi se réservant de « faire à ces premiers arrangements tous les changements « que l'expérience lui fera juger nécessaires ».

Le même règlement instituait en outre deux autres catégories d'assemblées, d'ordre inférieur : assemblée municipale dans chaque ville ou communauté, assemblée d'élection au chef-lieu de chacune de ces circonscriptions.

La première réunion de l'assemblée eut lieu à Poitiers, le 25 août 1787 (2). Elle inscrivit à son programme le principe de l'imposition pour la création et l'entretien des routes. Celles-ci furent divisées en quatre classes :

1° Routes qui font partie des grandes communications du royaume ;

2° Routes qui établissent des communications de province à province ;

3° Routes qui établissent des communications de ville à ville dans l'intérieur de la province ;

4° Chemins vicinaux ou de bourg à bourg (3).

La Commission intermédiaire était chargée, dans l'intervalle des sessions, de la direction générale des travaux et du détail de leur exécution. Les adjudications se faisaient au rabais, à des entrepreneurs reconnus solvables (4).

(1) Règlement fait par le roi, sur la formation et la composition des assemblées qui auront lieu dans la province du Poitou en vertu de l'édit portant création des assemblées provinciales, — du 12 juillet 1787. — *Recueils poitevins*, in-4°, II, n° 121.

(2) Procès-verbal des séances de l'Ass. prov. du Poitou, tenue à Poitiers en nov. et déc. 1787. Poitiers, Barbier, 1788. Bibl. des Ant. de l'Ouest.

(3) Id. — Instruct. de l'Ass. prov. pour la commission interméd., art. 1, 5° et art. 11.

(4) Règlt pour l'Ass. prov. du Poitou, du 4 nov. 1787. — Ve partie, ponts et chaussées, 10° et 11°. Arch. des Ant. de l'Ouest, série C.

La répartition entre les paroisses de l'imposition en rachat de la corvée était l'œuvre des assemblées d'élection dont dépendaient ces paroisses (1) ; le montant général pour le Poitou fut fixé, pour l'année 1787, à 520.000 livres. Les adjudicataires étaient payés sur ces deniers directement par l'administration provinciale.

Le taux de cette imposition, fixé par M. de Nanteuil au neuvième du principal de la taille, fut conservé par l'assemblée provinciale pour les paroisses éloignées de plus de trois lieues des routes « faites ou en activité ». Pour les autres, il se réduisait au dixième (2).

En aucun cas, le montant total des devis ne devait dépasser celui de la contribution. S'il se produisait au contraire un revenant bon sur le montant de l'imposition, celui-ci devait être affecté soit à des dégrèvements analogues au profit des communautés, soit à l'exécution d'ouvrages supplémentaires, soit enfin être mis en réserve pour les travaux de l'année suivante (3).

Un second règlement parut le 4 novembre suivant (4 à l'occasion de la seconde séance de l'assemblée provinciale qui eut lieu le 12. « Jusqu'à présent, disait-il, dans les provinces ou « généralités où Sa Majesté vient d'établir des assemblées « provinciales, et même dans celles de Berry et de la Haute- « Guyenne, la dépense des travaux des routes avait été regar- « dée comme une dette commune qui devait être acquittée « par toute la province et répartie sur les contribuables dans « une proportion uniforme ; mais une des principales vues « de Sa Majesté serait que désormais les assemblées provin- « ciales considérassent toujours les routes à ouvrir, perfec- « tionner et entretenir, sous le rapport de l'intérêt plus ou « moins direct qu'ont à ces routes les communautés, les élec-

(1) Procès-verbal des séances, Instruction pour les Assembl. d'élections, art v, 2° et 3°.

(2) Procès-verbal de l'Assembl. du Poitou. — Délibération de l'Assemblée. — Résolution n° 33, loc. cit., p. 306.

(3) Règlet du 4 nov. 1787, loc. cit. V^e^ partie, ponts et chaussées, 13°.

(4) Règlement pour l'Assemblée provinciale du Poitou, du 4 nov. 1787. Arch. des Ant. de l'Ouest, série C.

« tions et les provinces qui doivent en supporter les dépen-« ses (1). » L'intérêt de chaque circonscription ou paroisse à l'exécution d'un ouvrage de voirie déterminé devait donc servir « de poids et de mesure » à sa part contributive à la dépense (2).

C'est dans cette seconde séance de l'assemblée provinciale du Poitou que le bureau des travaux publics lut son rapport. Il y émit l'idée, peu pratique, de livrer les troupes, à l'exemple des légionnaires romains, « à des travaux qui les endur-« ciraient aux fatigues des marches militaires, plus redou-« tables pour elles que le fer de l'ennemi (3) ».

Il y constatait aussi que la voirie en Poitou avait fait des progrès depuis que l'imposition avait été substituée à la corvée ; cependant, « cette révolution heureuse » dont le rapporteur attribuait le mérite à M. de Nanteuil, ne laissait pas que de faire peser sur la province une lourde charge de 520.000 livres qu'il serait désirable de voir alléger (4). « Mais, « continuait le rapporteur, ce n'est qu'avec circonspection « que nous pouvons nous livrer à la flatteuse espérance d'a-« doucir le fardeau de la corvée ; les rêves du bien public « sont si séduisants pour les âmes sensibles, qu'elles doivent « veiller continuellement sur elles-mêmes pour ne pas se « laisser entraîner au delà des bornes que la prudence pres-« crit (5). »

Or, il ne pouvait déjà plus être question d'adoucissement dans le régime de la corvée.

(1) Règlet du 4 nov. 1787, loc. cit., cinquième partie : ponts et chaussées.

(2) C'est sur un principe analogue d'intérêt local qu'est basé le système actuel des prestations.

(3) Procès-verbal des séances de l'Assemb. prov du Poitou, loc. cit., rapport sur les trav. pub., p. 237.

(4) Procès-verbal des séances, loc. cit., p. 239.

(5) Procès-verbal des séances, loc. cit., p. 248. — Voir aussi, sur l'Assemblée provinciale du Poitou, « Observation sur la tenue des premières assemblées provinciales, *Recueils poitevins*, II, n° 122. — Arrêt du Conseil d'Etat du roi portant règlement sur les assemblées provinciales, de département et municipales, sur les formes de la répartition et assiette de la taille, capitation et autres impositions, et celles de la nomination à la collecte, du 8 août 1788. — *Recueils poitevins*, in-4°, II, n° 125.

Le système des assemblées provinciales consacrant en matière de chemins publics les efforts poursuivis depuis l'édit de 1776 dans les limites étroites où les bornaient la constitution même de l'ordre social et les lois du royaume, ne pouvait répondre, sur ce point, aux aspirations légitimes de la nation. Avec la déclaration du 27 juin 1787, « c'était encore, c'était toujours le maintien absolu des privilèges (1) ». Seuls les taillables, c'est-à-dire la majorité des citoyens et la classe la moins riche de la population, supportaient encore le poids de cette charge dont l'inégalité de répartition demeurait aussi complète qu'aux premiers jours.

Aussi, voyons-nous le Tiers-Etat du Poitou interdire à ses députés aux Etats généraux le vote d'aucune imposition ou subside avant qu'il soit formellement déclaré et garanti par l'Assemblée « que tous les ordres réunis doivent contribuer, « sans aucune distinction, exception ou modification, à tous « les impôts et charges pécunaires, en proportion de leurs « facultés (2) ».

Il ne restait plus désormais que deux partis à prendre : ou supprimer d'une manière absolue toute charge relative à l'établissement et à l'entretien des routes, ce qu'on n'aurait su faire sans compromettre gravement la vie économique de la France ; ou se résoudre à une répartition plus équitable de cette charge, sur des bases excluant tout privilège et fondant ainsi la noblesse et le clergé dans le reste de la nation.

Mais, selon la remarque très juste et vraiment prophétique du chancelier Seguier, il fallait, pour abolir ces deux institutions, « renverser toute la Constitution française » (3).

Cette révolution fut l'œuvre de la Constituante, posant dans son immortelle « Déclaration des droits de l'homme », le principe de l'égalité de tous les citoyens devant l'impôt (4).

(1) Ducrocq, *La corvée des grands chemins*, loc. cit., p. 26.

(2) Cahier général des doléances, plaintes et remontrances du Tiers-Etat de la province du Poitou, mns. des Arch. des Ant. de l'Ouest (fonds Bonsergent, série A, administration, justice, etc.).

(3) Remontrances du Parlement de Paris à l'édit de 1776. Vignon, loc. cit., III, p. just. n° 127.

(4) Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, 26 août 1789,

Désormais en effet, les travaux d'intérêt général devaient être exécutés sous la surveillance directe de l'Etat au moyen de ressources fournies par tous les citoyens, sans exception ni privilège.

La disposition de l'édit de 1787, qui avait substitué à l'impôt du travail en matière de chemins publics le système de l'adjudication aux frais des taillables, se trouva dès lors logiquement complétée par la seule application des nouvelles idées égalitaires ; et l'on peut dire que là encore la Constituante n'eut qu'à parfaire et sanctionner d'une manière définitive des principes reconnus par les assemblées provinciales.

art. 13. Cet art. de la déclaration ne fit d'ailleurs que sanctionner un principe adopté d'avance par tous les ordres, dans les états provinciaux. V. sur ce point Stourm, loc. cit , t. I, p. 124 et sq.

# APPENDICE

## LES PRESTATIONS.

Tentative infructueuse de retour à la corvée pendant la Révolution. — Les chemins vicinaux et la loi du 21 mai 1836. — Les prestations sont un dernier vestige de la corvée royale.

On pourrait croire que l'abolition de la corvée (1) par la révolution française dût faire disparaître de nos mœurs administratives, d'une manière absolue et irrévocable, l'emploi du travail gratuit à l'entretien de tout ou partie des voies de communications.

Bien que tel fut le but alors poursuivi par le législateur, les événements et la détresse financière de la France l'obligèrent à ajourner quelque temps encore cette réforme.

Le service des routes, rattaché après 1789 au budget général de l'Etat (2), ne tarda pas en effet à tomber dans la situation de pénurie et de délaissement dont souffraient à cette époque les autres parties de l'administration.

Le ministre de l'intérieur ne trouva rien de mieux pour remédier à cette situation désastreuse que de proposer, en 1792, le rétablissement de la corvée (3). Faisant appel au patriotisme de ses concitoyens, il les adjurait, au nom des pures vertus républicaines, de s'offrir spontanément à fournir une corvée

(1) Les lois des 15-28 mars 1790 (tit. II, art. 27), du 25 août 1792 (art. 5) et du 17 juillet 1793 (art. 1er) firent successivement disparaître les derniers vestiges de la corvée seigneuriale. V. Merlin, *Rép. de jurisprud.*, t. V-VI, v° *Corvée seigneuriale*.

(2) Loi du 1er décembre 1790.

(3) Circulaire du ministre de l'intérieur du 26 décembre 1792.

volontaire dont le résultat devait être de réaliser une économie de plus de 10 millions au profit du trésor public.

Cet appel ne fut d'ailleurs pas entendu, et comme le mauvais état de la voirie ne faisait qu'empirer (1), le Directoire fit établir sur les routes, de loin en loin, des barrières, au passage desquelles chevaux, voitures et charrettes devaient payer un droit porportionnel à la distance qu'ils voulaient parcourir (2). La perception de ces taxes, dont le montant annuel était bien inférieur à la somme nécessaire à l'entretien des chemins publics, donnait lieu à des rixes fréquentes entre les préposés et ceux des habitants des campagnes que des circonstances impérieuses obligeaient à sortir de chez eux (3).

Le Code civil vint enfin mettre un terme à ces errements et consacrer définitivement le principe de la loi de 1790.

Voici quel est, en résumé, à l'heure actuelle, l'état de la législation française à l'égard des grandes voies de communications. — Les frais de construction, de reconstruction et d'entretien des routes nationales sont à la charge de l'Etat.

Les départements sont exclusivement chargés des dépenses des routes départementales.

Quant aux chemins vicinaux, c'est dans la loi du 21 mai 1836, fondamentale en la matière, qu'il faut chercher les règles qui président à leur établissement et à leur entretien.

Un arrêté consulaire du 4 thermidor an X disait déjà dans son article VI (4) : « Les chemins vicinaux sont à la charge « des communes. Les conseils municipaux... proposeront « à cet effet l'organisation qui leur paraîtrait devoir être pré- « férée pour la *prestation en nature* ». Ces expressions laconiques marquaient un retour vers le travail gratuit qu'une

(1) Rapport de Dubois (des Vosges) au conseil des Cinq-Cents du 2 brumaire an VI (23 oct. 1797).

(2) Lois du 24 fructidor an V (10 sept. 1797) et du 3 nivôse an VI (23 déc. 1797).

(3) Gaudin, *Notice sur les finances de la France.* — Voir sur ces différents points Rambaud, *Hist. de la civilisation franç.*, 1887, t. III, p. 292.

(4) Arrêté cons. du 4 therm. an X (23 juillet 1802), *Moniteur*, an X, 2, p. 1262. — Rambaud, loc. cit.

juste réprobation des abus de l'ancien régime avait fait écarter, un peu inconsidérément peut-être, et qu'avait en tous cas vainement tenté d'interrompre une loi du 6 août 1791 portant que les chemins reconnus nécessaires à la communication des paroisses seraient entretenus au moyen « d'une « imposition au marc la livre de la contribution foncière ».

L'application du principe posé par l'arrêté du 4 thermidor produisit pendant toute la durée du Consulat et de l'Empire les plus heureux résultats. Sa suspension temporaire en 1818 (1) eut pour conséquence de rendre les chemins vicinaux impraticables et de provoquer des plaintes générales qui aboutirent, après de nombreux projets, à la loi du 28 juillet 1824. Celle-ci, reconnue insuffisante, fut elle-même complétée et améliorée par la loi du 21 mai 1836.

Dans cette loi, qui consacre des dispositions antérieures, nous nous bornerons à relever ici un seul point : l'existence, de nos jours, et le fonctionnement d'une institution qui, non seulement rappelle l'ancienne corvée royale, mais qui en est, à notre sens, la suite normale et ininterrompue. — Nous voulons parler des prestations.

En dehors de la base de répartition plus équitable des prestations modernes, qui est le fruit des modifications profondes apportées dans l'ordre social par les lois révolutionnaires, on ne saurait nier l'existence d'une corrélation étroite, « d'un « air de famille », comme on disait en 1824, entre l'ancienne corvée, telle du moins que nous l'avons vue pratiquée en Poitou à la fin du xviii[e] siècle, et la charge qui pèse à l'heure actuelle sur les habitants des campagnes, relativement à l'entretien de leurs chemins vicinaux.

Ce n'est donc pas au point de vue théorique qu'il faut envisager la question, si l'on veut découvrir les liens qui rattachent les prestations à la corvée ; mais c'est dans les détails d'exécution matérielle de la loi de 1836 qu'il faut chercher la tradition historique d'où découle, très adoucie sans doute, l'application actuelle de l'impôt du travail.

L'entretien des chemins vicinaux est, de nos jours, à la

(1) Loi de fin. du 15 mai 1818, art. 39 à 41.

charge des communes, qui, en cas d'insuffisance de leurs ressources ordinaires, doivent y pourvoir, soit à l'aide de prestations en nature, soit par l'adjonction de centimes spéciaux au principal des quatre contributions directes (1).

Nous relevons ici une première ressemblance entre les deux charges : comme la corvée, les prestations en nature, lorsqu'elles se présentent, sont fournies par les seuls habitants des campagnes. Il serait sans doute inexact de vouloir, pour ce motif, identifier entre elles les prestations et la corvée. Avec l'abolition des distinctions sociales, la répartition de l'impôt du travail est plus équitable : elle atteint tous les propriétaires quels qui soient, à l'exclusion de tout privilège. Mais il n'en est pas moins vrai que c'est toujours, en fin de compte, la même catégorie de citoyens, le paysan, qui fournit la grande majorité des contribuables de cette nature.

Avec les prestations, dit-on quelquefois, les travaux des routes sont limités au réseau secondaire des voies de communications et sont à la charge de ceux mêmes qui ont intérêt à les voir en bon état.

S'il est vrai que les prestations ne s'appliquent qu'aux chemins vicinaux, c'est-à-dire à ceux qui intéressent directement les habitants des campagnes, il ne faut pas oublier qu'à l'origine de la corvée royale les grandes routes étaient encore relativement rares et répondaient alors aux besoins immédiats des populations rurales, qui avaient autant d'intérêt à leur conservation qu'elles en ont aujourd'hui à assurer leurs communications locales.

Mais l'analogie devient plus frappante si l'on examine la réglementation et le fonctionnement même des prestations en nature.

Le préfet détermine pour le département, comme autrefois l'intendant pour la généralité, la période pendant laquelle les travaux devront être exécutés. Il choisit, autant que possible, l'époque où les opérations agricoles sont suspendues et désigne les communes qui devront concourir à la construction ou à l'entretien des chemins qui les intéressent, en fixant la

(1) Loi de 1836, art. 1 et 2.

proportion dans laquelle chacune d'elles devra y contribuer (1).

Tout propriétaire, régisseur, fermier ou colon doit les prestations comme il devait les corvées, abstraction faite, bien entendu, des privilèges qui en exonéraient autrefois les non-taillables. A la taille qui ne frappait qu'une catégorie de citoyens, ayant été substitué le principe de l'impôt général atteignant, sans distinction, tout détenteur de la fortune publique, la base de répartition du travail gratuit s'est déplacée et sensiblement élargie en appelant désormais à la nouvelle corvée tout individu imposé aux contributions directes (2). Celle-ci est due non seulement pour la personne même du contribuable qui en est tenu, mais pour tout individu valide du sexe masculin entre 18 et 60 ans qui fait partie de sa famille ou de sa domesticité, et pour chacune des charrettes ou voitures attelées et bêtes de somme ou de trait qui concourent à l'exploitation de son domaine (3).

Est-il besoin de rappeler ici les termes des mandements de l'intendant du Poitou en ce qui concerne le nombre et la nature des agents appelés à participer aux travaux de la corvée ?

Dans les prestations actuelles, les travaux sont exécutés en principe à la journée. Le nombre de celles-ci ne peut, il est vrai, excéder trois (4) ou quatre au maximum (5), mais c'est là une suite naturelle de la restriction du champ d'application de l'impôt en nature. Il serait, en effet, hors de proportion d'exiger pour l'entretien de chemins de troisième ordre les douze journées de travail reconnues autrefois nécessaires à la viabilité des chemins royaux.

Dans le travail à la journée, les prestataires sont envoyés sur les ateliers pour concourir en commun à l'exécution d'un ouvrage déterminé. C'est donc l'ancien principe qui est maintenu. Toutefois, le travail à la journée peut être converti en

(1) Loi de 1836, art. 6 et 16.

(2) Cette base nouvelle doit avoir pour effet, du moins en principe, d'exonérer les indigents.

(3) Loi de 1836, art. 3.

(4) Loi de 1836, art. 3.

(5) Loi du 11 juillet 1868, art. 3.

tâches individuelles au gré des conseils municipaux ; chaque prestataire est alors tenu d'accomplir un travail spécial qu'il peut exécuter isolément et quand bon lui semble, « à sa « commodité », disait-on sous l'ancien régime, dans les limites du temps prescrit pour la perfection de l'ensemble des travaux. Cette faculté accordée à l'intéressé de se libérer au moment qui convient le mieux à ses intérêts est complétée par le droit d'option entre l'impôt en nature et le rachat en numéraire, suivant un tarif arrêté par le conseil municipal et représentatif de la valeur des journées de travail : faute d'option dans les délais prescrits, la prestation est de droit exigible en argent (1), de même que l'adjudication forcée sanctionnait jadis la négligence des corvéables à prendre un parti (2).

Nous n'insisterons pas davantage sur ce droit d'option dont nous avons vu l'importance dans le fonctionnement de la corvée royale et qui est, pensons-nous, la base et la condition d'existence de l'impôt du travail dans les sociétés démocratiques modernes. Disons seulement que les contribuables qui ont opté pour l'exécution directe, et ils sont les plus nombreux, sont répartis par ateliers avec leurs animaux et leurs voitures et employés à l'extraction, au tirage et au cassage des matériaux. Comme dans la corvée ils transportent ces matériaux à pied d'œuvre (3), les répandent sur la chaussée, font les terrassements qui ne nécessitent pas l'intervention de l'art, enlèvent les boues des chemins, creusent et curent les fossés.

S'il ne s'agit que de transporter et casser les pierres, il est loisible au prestataire, comme autrefois au corvéable, de le faire à son temps et à son heure (4).

L'administration surveille et contrôle les travaux par l'intermédiaire des agents voyers et des maires et fait procéder

(1) Loi de 1836, art. 5.

(2) Cf. Instruc. du 6 nov. 1776.

(3) Les extractions de matériaux doivent aussi être autorisées par le préfet, qui détermine les lieux où elles devront se produire. Loi de 1836, art. 17. Cf. Ordonn. de M. de Blossac du 1er janv. 1758, art 42 à 46.

(4) Cf Ordonn. de M. de Blossac du 1er janv. 1758, art. 41.

à leur réception. Des subventions départementales remplacent les fonds alloués par l'État du roi.

De même encore que les commissaires, conducteurs et piqueurs de la corvée étaient payés sur le produit de l'imposition en rachat du travail direct, de même le traitement des agents voyers préposés à la direction des ouvrages des chemins vicinaux est prélevé sur les fonds affectés aux travaux (1).

Enfin, on retrouve dans les exemptions du travail gratuit les mêmes motifs d'intérêt général qui poussaient les intendants à exonérer de la corvée, en tout ou en partie, certains individus Les animaux trop jeunes, en effet, ou destinés à l'alimentation, à la reproduction et au commerce, ainsi que les chevaux de relais de postes ou qui appartiennent à des agents du gouvernement pour l'exécution d'un service public, ne donnent pas lieu à l'imposition en nature (2).

Ajoutons que les prestations ont provoqué les mêmes critiques que la corvée. On dit, en effet, que les prestations en nature donnent des résultats inférieurs à ceux que produirait l'adjudication, et cela pour les mêmes raisons que celles invoquées avant la Révolution ; par exemple, l'éloignement des prestataires des ateliers, qui occasionne une perte de temps qui diminue d'autant la durée de la journée de travail. Le travail fait à l'entreprise, ajoute-t-on, est meilleur, car il est exécuté par des gens plus compétents ; la surveillance en est plus efficace et ne permet pas la négligence et la mauvaise volonté dont font preuve quelquefois les prestataires.

On dit encore que le matériel et les attelages des contribuables sont en mauvais état et insuffisants, et que la pénurie des ressources en argent s'oppose à l'utilisation la plus fructueuse de la prestation en nature.

Ne croirait-on pas entendre l'écho fidèle des attaques dirigées au xviii[e] siècle contre la corvée dans cette critique amère des prestations? « L'obligation pour le contribuable « pauvre et ne pouvant se racheter, de payer l'impôt par son

(1) Loi de 1836, art. 11.
(2) Cf. Ordonn. de M. de Blossac du 1[er] janv. 1758, art. 13 et 14.

« travail personnel, rappelle l'ancien servage. Cette réqui-
« sition du citoyen peu fortuné pour des travaux publics, pour
« des travaux forcés, dirait-on presque, présente tous les
« caractères de la corvée féodale et constitue une flagrante
« atteinte à la liberté individuelle. Cet embrigadement du
« citoyen devant se rendre à tels emplacements souvent fort
« éloignés de leurs domiciles pour y casser de la pierre,
« sous la direction, sous les ordres des agents de l'adminis-
« tration, a quelque chose de révoltant et se concilie diffici-
« lement avec l'idée de la souveraineté populaire, base de nos
« institutions (1). »

Et cependant, on s'accorde généralement à reconnaître que les prestations ont rendu d'incontestables services. Poursuivant la tradition des fameuses enquêtes administratives du XVIII^e^ siècle sur le principe et l'application de la corvée royale, le gouvernement français a consulté plusieurs fois, au cours de ce siècle, les conseils généraux sur l'opportunité du maintien intégral ou partiel de l'impôt du travail. La majorité de ces assemblées départementale s'est prononcée en 1848 et 1849 contre l'introduction de toute réforme dans le régime des prestations ; 61 conseils généraux en 1877, 79 en 1882, 67 en 1888 demandèrent la conservation de cet impôt.

Enfin, un projet de loi tendant à la réforme des prestations fut présenté par M. Peytral, ministre des finances, le 30 juin 1888 (2), à la Chambre des députés. Le Sénat avait été également saisi, le 15 du même mois (3), d'une proposition de revision de notre législation vicinale ; le programme d'ensemble impliquait la suppression de l'impôt en nature.

La Chambre des députés ayant adopté, dans sa séance du 27 avril 1893, une proposition de M. Antonin Dubost (4) sur

(1) V. Say et Chailley, *Diction. d'écon. polit.*, v° *Prestations*.

(2) *Journ. off.*, supp. au n° du 1^er^ juillet 1888. Ch. des dép., Débats parlem., 2, 1888, p. 1942.

(3) *Journ. off.*, supp. au n° du 16 juin 1888. Sénat., Débats parlem., I, 1888, p. 935.

(4) Rapport de M. Dupuy-Dutemps, du 27 juin 1891. *Journ. off.* du 28 juin 1891. Ch. des dép. Débats parlem. I, 1891, p. 1463. — *Journ. off.* du 28 avril 1893, Ch. des dép. Débats parlem. 1893, p. 1237.

la même matière, le Sénat fut saisi de la question et nomma une commission qui soumit à cette Assemblée, le 19 février 1895 (1), ses conclusions, sous forme d'une proposition de loi dont l'article 1er portait que les conseils municipaux auraient la faculté de substituer aux journées de prestations édictées par la loi du 21 mai 1836 une taxe vicinale constituée par des centimes additionnels au principal des quatre contributions directes représentant la valeur des prestations supprimées.

Le rapporteur, M. Labiche, déclarait que l'impôt des prestations avait de tout temps suscité de nombreuses critiques et présentait les caractères d'un véritable impôt de capitation, en opposition au principe de notre droit public qui dispose que chaque citoyen doit contribuer aux charges publiques en proportion de ses facultés et de ses revenus. Le projet de réforme ne devait d'ailleurs avoir à ses yeux d'autre résultat que d'étendre l'application du principe de l'article 2 de la loi de 1836 à un plus grand nombre de communes, tout en laissant aux prestataires, même en cas de conversion de la taxe en centimes, la faculté de s'acquitter en nature par des journées de travail équivalentes (2).

La suite de cette délibération fut interrompue le 14 mars 1895, sur la proposition du rapporteur tendant à une enquête auprès des conseils généraux (3). Elle fut reprise devant la Chambre haute, le 9 décembre 1897 (4). M. Baudens y combattit le projet. Si l'argent était rare, disait-il, lorsque fut votée la loi de 1836, il ne l'est pas moins aujourd'hui dans les campagnes. Quant aux contributions directes dans les villages, c'est surtout l'impôt foncier : c'est l'impôt foncier, que vous allez surcharger de centimes additionnels..... Aujourd'hui, chaque prestataire a la faculté de se libérer en argent ou en nature ; or, il se libère en nature, aux jours d'hiver, lorsqu'il n'est pas pris par les travaux de la cam-

(1) *Journ. offic.* du 29 avril 1895. Sénat, Docum. parlement., III, 1895, annexe n° 27, p. 21.

(2) Art. 4 du projet.

(3) *Journ. offic.* du 15 mars 1895. Sénat, Débats parlem., I, 1895, p. 189.

(4) *Journ. offic.* du 10 déc. 1897. Sénat, Débats parlem., I, 1897, p. 1385

pagne. Et il ajoutait : « Nous disions tout à l'heure qu'il n'y a pas d'impôt populaire ; nous nous trompions ; il en est un, un seul qui est populaire, c'est l'impôt des prestations en nature, parce que le paysan le paye sans tirer de l'argent de sa poche ; parce que, voyant sous ses yeux l'emploi que l'on fait de sa contribution, il a la conviction de n'être pas trompé. » — Quel a donc été l'avis des conseils généraux ? L'enquête a établi que dans cette dernière consultation « les con- « seils généraux, en grande majorité, ont affirmé une fois de « plus leur préférence pour le maintien de l'état de choses « actuel ; et dès lors, la suppression des prestations ne sem- « ble pas devoir être considérée comme une mesure qui « s'impose (1) ».

Si l'on reconnaît de nos jours et d'une manière si éclatante les avantages de l'impôt du travail, si ceux mêmes qui y sont le plus effectivement soumis demandent par la voix de leurs représentants le maintien de cette charge qui, suivant M. Vuitry, n'a rien fait perdre de leur valeur aux considérations que Turgot accumulait dans l'édit de 1776 contre le principe de cet impôt, n'est-ce pas qu'aujourd'hui comme autrefois le paysan a plus d'avantage à sacrifier plusieurs jours de son travail à l'intérêt public que de verser dans les caisses de l'Etat quelques nouvelles parcelles de ses économies ? N'est-ce pas, d'autre part, que c'est encore à l'heure actuelle le moyen le plus pratique d'assurer le service, au profit de l'agriculture, d'une partie de plus en plus importante du réseau des voies de communications ?

Or, n'en fut-il pas de même à propos de la corvée, et tout en tenant compte des excès auxquels elle donna lieu et de l'iniquité de sa répartition, n'y eut-il pas de la part de ses détracteurs une incontestable exagération dans leurs attaques contre une institution dont ils se servirent surtout pour combattre l'administration des intendants et l'autorité centrale ?

(1) Rapport présenté au ministre de l'intérieur par le directeur des affaires communales et départementales sur la consultation des conseils généraux. V *Journ. offic.* du 10 déc. 1897, loc. cit.

# CONCLUSION

Il serait sans doute inexact de voir dans l'emploi des corvées comme mode d'entretien ou d'établissement des voies de communications, le régime le plus parfait et le plus normal que l'on puisse concevoir dans l'exécution des grands travaux publics. On doit reconnaître, au contraire, qu'il n'y eut là qu'un expédient dont usèrent des gouvernements, soucieux sans doute de l'intérêt général, mais auxquels des nécessités financières ne permettaient pas de consacrer les fonds indispensables à l'exécution des ouvrages de cette nature.

Au XVIII[e] siècle surtout, la corvée royale présentait de très graves inconvénients, mais ceux-ci provenaient de deux causes entièrement indépendantes de sa nature primitive : l'égoïsme des privilégiés qui, en qualité de propriétaires fonciers, auraient dû logiquement la supporter et qui s'en affranchirent, et les abus de toutes sortes qui se commirent en son nom.

En dehors de ces incontestables défauts, et considérant l'état lamentable du Trésor après la mort de Louis XIV et la situation non moins misérable des contribuables déjà surchargés d'impôts, il faut avouer que la corvée royale était le seul moyen dont pût alors disposer l'autorité pour empêcher les routes de disparaître et assurer la circulation dans le royaume.

Aussi, est-ce à la corvée, telle qu'elle fut pratiquée au XVIII[e] siècle, que la France put être redevable du réseau de grandes voies de communications qu'elle avait en 1789.

En Poitou notamment, ses résultats furent appréciables, grâce à la sollicitude des intendants de cette province qui ne cessèrent d'en adoucir le régime dans les bornes assignées à

leur initiative. Si la corvée y souleva des réclamations, ce fut moins contre le système lui-même que contre certains agents subalternes peu scrupuleux chargés de l'appliquer.

En réalité, et mettant à part la constitution même de l'état social dans l'ancienne monarchie française, le silence officiel du gouvernement dans la réglementation de la corvée, l'intrusion des Parlements dans cette question administrative, l'excès de zèle de plusieurs intendants, les violences et les illégalités commises par les agents inférieurs, furent les véritables causes de l'impopularité de cette institution, et le point de départ des attaques violentes dirigées contre elle, tant au XVIII^e^ siècle que de nos jours, par les partis d'opposition ou les adversaires irréductibles de l'ancien régime.

En organisant le système des prestations en matière de chemins vicinaux, la loi de 1836 a rétabli dans des limites plus étroites et sur des bases plus équitables l'emploi du travail gratuit dans l'exécution des travaux publics. Mais elle s'est inspirée d'un principe que nous regardons comme fondamental en cette matière, à savoir le droit pour chaque contribuable de choisir à son gré entre l'exécution directe ou l'imposition pécuniaire ; principe qui permet de concilier les préférences individuelles avec l'intérêt général, et qui, pour avoir été trop souvent méconnu au XVIII^e^ siècle, fut, avec l'inégalité de répartition, la source de tous les autres abus qui rendirent la corvée royale impopulaire et firent de cette charge une de celles qui ont laissé jusqu'à nos jours les plus mauvais souvenirs dans l'esprit des populations rurales.

*Vu par le Président de l'acte,*
G. BARRILLEAU.

Vu :
*Le Doyen,*
LE COURTOIS.

Vu et permis d'imprimer :
Poitiers, le 20 février 1899.
*Le Recteur,*
H. CONS.

# LISTE

## DES PRINCIPALES PIÈCES QUI ONT SERVI

### A LA RÉDACTION DE CE TRAVAIL

---

N° 1. — 5 novembre 1662. — Lettre de Colbert aux Trésoriers de France à Poitiers, annonçant l'envoi d'un fonds de 2.500 livres pour la réparation des grands chemins de cette généralité.

(Cette lettre, dont le manuscrit original est conservé aux archives de la Vienne, série C, liasse 206, a été publiée par M. Pierre Clément, « Lettres, instruct. et mém. de Colbert », tome IV, p. 411. — Analysée p. 48.)

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 206.*

N° 2. — 30 décembre 1732. — Lettre d'Orry concernant les travaux de réparation à exécuter par voie de corvées à la digue de la Tranche. Analysée p. 56.

*A Versailles, le 30 décembre 1732.*

Monsieur,

Il paroist par un mémoire des fermiers généraux que la Digue de la Tranche qui rompt la violence des flots de la mer, qui met à couvert les barques du passage de l'Isle-de-Ré à la Tranche et qui facilite le chargement des marchandises qui se tirent du Poitou pour la consommation de cette Isle, menace d'une ruine prochaine et totale ; parce qu'on a négligé d'y faire les réparations nécessaires, les Barques ne pouvant y aborder que très difficilement, ce qui fera un tort infiny au commerce des paroisses de ce Canton et même aux habitants de l'Isle-de-Ré. Les fermiers généraux disent que les réparations à faire à cette Digue ne sont point de dépense et peuvent être faites en peu de tems, ne s'agissant que d'ordonner aux habitans des paroisses voisines qui sont Angle, Saint Benoist, La Jonchère, Le Bernard, Longeville, Saint-Hilaire de la Forest, Saint-Vivien-sur-Jarde et la Tranche, d'y venir travailler par corvée et à leur tour et rang. Comme c'est l'avantage des habitans de toutes ces paroisses,

qui n'ont que ce port et celui de Saint-Benoist pour le débouchement de leurs denrées et que leur intérest exige ce travail, je vous prie de donner les ordres nécessaires et les plus précis pour le faire faire incessamment, et lorsque la saison le permettra ; et de m'informer de l'exécution des ordres que vous aurez donnés à ce sujet.

Je suis, Monsieur, votre très humble et très affectionné serviteur.

ORRY.

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40, n° 109.*

N° 3. — 20 avril 1749. — Ordonnance de M. l'Intendant de la Généralité de Poitiers (Moreau de Beaumont), portant sur le fait de la police des grands chemins de la province.

(Suit l'ordonnance de M. de Blossac du 10 fév. 1781 sur la même police, et condamnant un particulier pour avoir fait un fossé dans un chemin. V. infra, p. just. n° 17.)

Jean-Louis Moreau, chevalier, seigneur de Beaumont, conseiller du roi en ses conseils, maître des requêtes ordinaire de son hôtel, intendant de justice, police et finances en la généralité de Poitiers.

Etant informé que l'inexécution totale des règlements intervenus sur le fait de la police des grands chemins de la province, a rendu jusqu'à présent inutiles les précautions qui ont été prises pour les rendre plus sûres et plus praticables ; qu'au préjudice de ces règlemens et des ordres qui leur ont été réitérés en conséquence, les habitants des bourgs et villages resserrent et gênent le passage des rues qui font partie des grands chemins, par des fumiers, bois, pierres et autres matériaux, dont les voitures et voyageurs reçoivent beaucoup d'incommodité, qu'ils y font pourrir des chaumes et pailles vis-à-vis leurs maisons et clôtures, ce qui forme successivement des bourbiers ; que plusieurs y font des trous pour prendre du terreau ; que même ils y pratiquent des marres et abreuvoirs ; qu'ils y jettent les décombres de leurs maisons, sans avoir soin de les répandre également dans les endoits les plus creux, ce qui cause des élévations par lesquelles les eaux arrêtées rendent impraticables les rues sur le fond desquelles cet obstacle les fait séjourner ; que la plupart négligent de pratiquer dans leurs champs, prés et autres heritages, des fossés ou des rigoles qui déschesseraient lesdites rues, et en rendraient, par l'écoulement des eaux, le passage plus facile ; ou que s'ils ouvrent des rigoles ils les tiennent si profondes, et les placent de façon qu'en traversant le grand chemin elles causent de nouveaux embarras aux voitures et aux voyageurs ; qu'enfin les chemins, soit des grandes routes, qui n'ont pas encore été alignés, soit de traverse et de communication d'une ville à une autre ou des bourgs et des villages aux villes, se trouvent tellement rétrécis que deux voitures opposées n'y peuvent passer, quoique suivant la disposition des coutumes, qui leur ont fixé la moindre largeur, ils ne doivent pas avoir moins de 18 à 20 pieds ; que ce rétrécissement est causé par l'usurpation des riverains, dont les uns fermant par des fossés, des haies et des bordures en terre, la portion du terrain qu'ils se sont appropriée, obligent les voitures de passer dans le peu d'espace qui reste, où il se forme des ornières profondes ; les autres poussent en labourant

leurs sillons jusque dans l'assiette des chemins ; quelques-uns les traversent entièrement et les défigurent de façon que les voyageurs ne peuvent s'y reconnaître ; plusieurs y font des trous pour en enlever du terreau, du gazon, du sable et de la pierre : et comme il est nécessaire d'arrêter par un règlement, dont l'exécution soit exactement suivie, des abus si contraires au bien du commerce et de l'intérêt du public, à ces causes :

Suit le dispositif de l'ordonnance condamnant à 10 liv. d'amende tout contrevenant.

*Imp. — Recueils poitevins, in-4°, tome XVII, n° 36.*

N° 4. — 10 février 1751. — Ordonnance (de M. de Blossac) portant règlement pour les travaux et corvées à faire sur les grands chemins de la Généralité de Poitiers.

(Les principales dispositions de cette ordonnance ont été analysées au cours du travail, p. 68 et sq.)

*Imp. — Recueils poitevins, in-4°, tome XVII, n° 38.*

N° 5. — 26 août 1754. — Ordonnance de la municipalité de Poitiers concernant l'entretien du pavage par les propriétaires ou locataires d'immeubles.

De par le roi et MM. les maire, pairs et échevins de cette ville de Poitiers.

Sur ce qui nous a été remontré par le procureur du Roi ; que quoique par nos ordonnances si souvent réitérées et publiées, il ait été enjoint à tous les propriétaires des maisons de cette ville et faux-bourgs, de faire travailler aux réparations des pavés, chacun pour ce qui le concerne ; ils ont si fort négligé, jusqu'à présent, de le faire faire, ou si imparfaitement, que toutes les rues sont impraticables, et tous les pavés à refaire à neuf : à quoi étant nécessaire de pourvoir, pour éviter l'inexécution de nos ordonnances dans cette partie, le peu de cas qu'on en a fait jusqu'à présent, et parvenir à un rétablissement parfait, stable et régulier desdits pavés.

Nous ordonnons que tous les pavés des rues de cette dite ville et faux-bourgs, seront relevés à neuf aux frais des propriétaires des maisons, par les paveurs qui seront par nous nommés et établis successivement dans chaque rue, qui seront payés par les propriétaires des maisons ou emplacements ; et en leur absence par les locataires d'icelles, auxquels lesdits propriétaires en tiendront compte sur les loyers ou fermes, à raison de *quatorze sols* par toise, dont *douze sols six deniers* pour la façon, et *un sol six deniers* pour les ouvriers qui seront préposés pour veiller sur les paveurs, toiser l'ouvrage, faire fournir et employer les matériaux, en tenir état et empêcher qu'il n'en soit employé que de bien conditionnés ; *cinq sols* pour chaque charge de cailloux, *trois sols* pour chaque charge de sable et *un sol* pour chaque charge de terre graveleuse, dans les cas où l'on sera obligé de s'en servir ; et sur les mémoires desdits paveurs arrêtés par ceux de nous qui seront nommés commissaires par le corps de ville, pour cette partie, et sur l'exécutoire décerné par M. le Maire, à peine par lesdits propriétaires ou locataires d'y être contraints par toutes voies de droit :

et seront tous allignements et niveaux donnés aux dits paveurs par le voyer ordinaire de cet hôtel.

Fait au conseil ordinaire de l'Hôtel de Ville de Poitiers, tenu le 26 août 1754

Signé Forien, pair, faisant les fonctions de maire en l'absence de sire François Carré, maire.

*Par ordonnance dudit Conseil.*
*Signé*: BOURBEAU, greffier, secrétaire.

*Imp. — Recueils poitevins, in-4°, tome VII, n° 21.*

N° 6. — 1er janvier 1758. — Ordonnance générale (de M. de Blossac) portant nouveau règlement pour les travaux et corvées des grands chemins dans la province du Poitou.

Les principales dispositions de cette ordonnance ont été analysées au cours du travail, p. 74 et sq.

*Imp. – Recueils poitevins, in-4°, tome XVII, n° 37.*

N° 7. — 3 septembre 1774. — Ordonnance de Nos-seigneurs les Présidents, Trésoriers de France, Généraux des finances, Chevaliers, Grands Voyers, Juges conservateurs des domaines du roi.

Cette ordonnance constate que, malgré les différents règlements et ordonnances sur la police des chemins, plusieurs particuliers ont empiété sur la voie publique ou l'ont encombrée de différentes manières.

*Imp. — Recueils poitevins, in-4°, tome XVII, n° 39.*

N° 8. — 28 juillet 1775. Lettre de Turgot à M. de Blossac pour le prier de donner son avis touchant la prochaine suppression de la corvée.

*Longuement analysée au cours du travail, p. 97 et sq.*
*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 9. — 26 août 1775. Observations sur les deux projets de déclaration concernant le changement de la corvée en une imposition sur tous les biens-fonds et sur la lettre de M. le contrôleur général du 28 juillet.

(Copie certifiée conforme au document existant dans les archives du ministère des travaux publics. Don de M. Th. Ducrocq.)

*Analysée au cours du travail, p. 101 et sq.*
*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 851.*

Le brouillon, corrigé de la main de M. de Blossac, est en original aux mêmes archives de la Vienne, Série C, liasse 42.

N° 10. — Novembre 1775. Lettre de Trudaine à M. de Blossac concernant la suppression prochaine de la corvée.

*Analysée au cours du travail, p. 105.*
*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 11. — 16 juin 1776. Lettre du contrôleur général Clugny de Nuis à M. de Blossac sur la suppression des corvées.

*Analysée p. 109 et sq.*

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 12. — 1776, 2e semestre. Projet de réponse à la circulaire du contrôleur général Clugny de Nuis, du 16 juin 1776, touchant la suppression des corvées.

*Analysée p. 110 et sq.*

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 13. — 27 octobre 1777. Rapport de M. de Blossac sur de nouvelles demandes d'avis et éclaircissements relatifs aux corvées. (Copie certifiée conforme au document du ministère des travaux publics. Don de M. Th. Ducrocq.)

*Analysée p. 115 et sq.*

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 851.*

N° 14. — 7 octobre 1778. Arrêt du conseil d'Etat du roi qui autorise M. l Intendant et commissaire départi en la généralité de Poitiers à faire des adjudications au moins disant et dernier enchérisseur, des tâches dont les communautés se trouveront au présent mois, en reste, en tout ou en partie, d'après les mandements qui leur ont été adressés.

*Analysé p. 123 et sq.*

*Imp. — Recueils poit. in-4°, t. II, n° 73.*

N° 15. — 9 décembre 1778. Arrêt du conseil d'Etat du roi qui ordonne l'exécution d'une ordonnance de M. l'intendant de la généralité de Poitiers rendue le 16 juillet 1778 sur des dégradations commises sur le grand chemin des Sables à Challans et Beauvoir.

*Imp. — Recueils poit. t. II, n° 74.*

N° 16. — 8 mai 1780. Copie de la lettre de Mgr l'intendant de la généralité de Poitiers à MM. les officiers municipaux de la ville de Fontenay-le-Comte.

*Analysée p. 121 et sq.*

*Imp. Arch. de la Soc. des Antiq. de l'Ouest, Série C, intendance.*

N° 17. — 10 février 1781. Ordonnance de M. l'Intendant de la généralité de Poitiers (Blossac) sur le fait de la police des grands chemins de la province. Cette ordonnance, s'inspirant de celle de l'intendant Moreau de Beaumont du 20 avril 1749, condamne

à 10 livres d'amende au profit des pauvres de la paroisse de Plibou un particulier qui avait fait un fossé dans un chemin de cette paroisse.

*Imp. Recueils poit. in-4°, tome* XVII, *n° 36.*

N° 18. — 21 mars 1781. — Procès-verbal d'adjudication des travaux de voirie de la généralité de Poitiers.

*Mns. — Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 19. — 4 août 1782. — Procès-verbal du syndic de la Chapelle-Viviers, constatant l'état des routes avoisinant cette localité.

*Mns. — Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 20. — 6 mars 1783. — Détail estimatif des travaux à effectuer par voie d'adjudications sur certaines routes de la Généralité de Poitiers à partir du 1er janvier 1783.

Il s'agit ici de travaux d'art effectués sur l'État du Roi, par les entrepreneurs sous la direction des ponts et chaussées.

*Mns. — Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 21. — 20 avril 1783. — Arrêt du Conseil d'Etat du Roi concernant les nouvelles routes de communications et formalités qui devront à l'avenir précéder la confection des routes.

Le dispositif de cet arrêt se réfère à l'alignement.

*Imp. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 22. — 2 mai 1783. — Lettre signée d'Ormesson à M. de Blossac fils pour lui annoncer l'envoi de l'arrêt du Conseil du 20 avril 1783.

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 23. — 30 juin 1783. — Contre-enquête du subdélégué de Chauvigny à la suite du procès-verbal du syndic de la Chapelle-Viviers, du 4 août 1782.

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 24. — 5 mars 1784. — Mandement de M de Blossac fils pour la corvée de l'année 1784.

Exemplaire destiné à la subdélégation de Fontenay.

*Analysé dans ses principales dispositions p. 125 et sq.*

*Imp. — Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 25. — 12 août 1784. — Arrêt du Conseil d'Etat du Roi qui déboute les habitants, propriétaires et communautés de Rochechouart et autres, de leurs demandes, etc.

*Analysé au cours de l'ouvrage, p. 135 et sq.*

N° 26. — Septembre 1784.— Observations sur le mandement de 1784 concernant la corvée pour le Poitou, par lesquelles on montre les abus qui en résultent et la nécessité de les réformer.
*Analysé au cours de l'ouvrage, p. 132 et sq.*

*Imp. — Recueils poitevins, n° 40, t. XVII, n° 40.*

N° 27. — 1784. — Mémoire sans date et sans signature, en forme de pétition, adressé à M. Boula de Nanteuil, sur les corvées, les convois militaires et la milice.
*Analysé au cours de l'ouvrage, p. 131 et sq.*

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 21, n° 20.*

N° 28. — Sans date. Mémoire sur les abus de la corvée dans la province d'Aunis. Œuvre posthume de M. le curé de L***, près la Rochelle.
*Analysé au cours de l'ouvrage, p. 133 et sq.*

*Imp. — Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 29. — Projet sans date. Circulaire (de l'intendant) aux subdélégués sur les dénombrements qui doivent servir de base à la corvée.
Il s'agit, dans cette pièce, des distinctions et classements à opérer relativement aux bestiaux qui doivent être employés à la corvée.

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 30. — 1785. Tarif pour la répartition de la corvée de l'année 1785.
*Voir p. 138. — Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 31. — 24 avril 1785. Procès-verbal de délibération de la paroisse de Chiré-en-Montreuil, par lequel elle déclare accomplir sa tâche de corvée en nature.

Aujourd'hui dimanche vingt-quatre avril mil sept cent quatre-vingt-cinq, nous, Henry Boizot, procureur syndic de la paroisse de Chiré Montreuil-Bonnin. En conséquence des ordres de M. l'intendant de la généralité de Poitiers et du mandement de corvée qu'il nous a fait adresser, duquel aurions donné lecture dimanche dernier aux habitants à l'issue de la messe paroissiale, et en même temps avertis de se trouver ce dit jour à l'issue de la messe de paroisse, afin de délibérer s'ils entendent faire leur tâche de corvée suivant qu'elle est énoncée par le mandement, ou au contraire s'ils veulent consentir qu'elle soit donnée au bail et adjudication.
Les dits habitants comparants par Pierre Métois, Pierre Peroche, François Blanchard, meuniers, Henry Brocquereau, Gervais Blanchard, l'aîné Louis Grolleau, François Laurentin, Louis Galet, Jacques Blanchard,

Louis Métais, Louis Blanchard, laboureurs, François Berland, Pierre Cotin, Louis Daudin, Pierre Laillant, les Mergault, Mazereau, Robin, Clément Faurois, René Paget, Dromain, les Surault, bordiers et journaliers, et quelques autres représentant la plus saine et majeure partie de ladite paroisse, lesquels ont déclaré (quant aux laboureurs et voituriers) que malgré la disette de pâture et le mauvais état de leurs bestiaux, mais à cause des sommes considérables, eu égard à l'imposition de la taille qui les mettent le plus souvent hors d'état de pouvoir payer les répartitions. Ils préfèrent conduire à l'atelier indiqué et fournir à pied-d'œuvre le nombre de toises de pierre et cailloux portées par le même mandement, et ce, dans le temps qu'ils en seront avertis.

A l'égard des bordiers et journaliers, dans la crainte de ne pouvoir convenablement employer lesdits cailloux et pierres, ignorant la façon de les poser et régaler comme de mettre et faire les fouillages, accotements et chaussées, ainsi qu'il est prescrit, ils consentent que le montant de leur tâche (distraction de celle de la fourniture des pierres) soit donnée au bail et adjudication pour en payer, par la répartition qui sera faite au marc la livre de la taille, la taxe imposée.

A l'effet de laquelle convocation nous, dits syndic et habitants, avons nommé pour commissaires : René Paget et Louis Métais, collecteurs des tailles de la présente année, et Pierre Métais, Pierre Laroche, députés pour être présents, aux adjudications et rédaction relativement aux dits ordonnances et mandements.

Ensuite avons clos et arrêté la présente convocation et délibération au devant des grandes portes d'église du dit Chiré, présents les habitants sortant d'ouïr la messe les dits jour et an de l'autre part.

Suivent les signatures du syndic et de quelques autres habitants.

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 42.*

N° 32. — 30 mai 1785. Ordonnance de Mgr l'Intendant (Boula de Nanteuil) de la généralité de Poitiers qui décharge les communautés des tâches de corvée qui leur ont été imposées en ouvrages neufs pour la présente année.

*Analysée p. 138.*

*Recueils poitev., in 4°, tome II, n° 110.*

N° 33. — 10 novembre 1785. Ordonnance de M. Boula de Nanteuil aux officiers municipaux, syndics, collecteurs et habitants taillables des communautés de la généralité de Poitiers, concernant la répartition et la levée de l'imposition à payer en remplacement des travaux effectifs de corvée.

*Analysée p. 139 et sq.*

De par le Roi. Antoine François Alexandre Boula de Nanteuil, etc.

Intendant de justice, police et finances, commissaire départi pour l'exécution des ordres de Sa Majesté en la généralité de Poitiers.

Aux officiers municipaux, syndics, collecteurs et habitants taillables de la communauté de

Le compte rendu au roi des représentations par nous faites sur l'im-

possibilité où se trouvaient les communautés de notre généralité, à raison du mauvais état de leurs bestiaux occasionné par le défaut de fourrages, d'exécuter les tâches de corvées que nous leur avions assignées pendant la présente année 1785, a engagé Sa Majesté à venir à leur secours en les dispensant des travaux relatifs aux nouvelles constructions, et en bornant, pour cette fois, ce service aux seuls ouvrages qu'exige l'entretien des routes actuellement construites, et pour que cette dispense ne profitât pas aux seules communautés chargées des ouvrages neufs, nous avons été autorisé à répartir la dépense de l'entretien sur toutes celles qui composent notre généralité. En conséquence, nous avons rendu, le 30 mai dernier, une ordonnance qui a été publiée et affichée dans toutes les paroisses de cette province. Par l'article Ier de cette ordonnance, nous avons suspendu les travaux relatifs aux nouvelles constructions, pendant la présente année ; et par l'article II, nous avons ordonné qu'il serait procédé devant nos subdélégués, à l'adjudication des tâches de corvées assignées aux paroisses de leurs arrondissements qui avaient pour objet l'entretien des routes actuellement construites, et que le montant desdites adjudications serait par nous réparti sur toutes les communautés de notre généralité, au marc la livre de leur taille, pour en être l'imposition et le recouvrement faits dans la forme ordinaire, en vertu du mandement qui serait par nous expédié à cet effet.

Vu les adjudications passées au rabais, en exécution de notre susdite ordonnance ; ensemble le département par nous fait le 6 de ce mois, sur toutes les communautés de notre généralité, de la somme totale à laquelle elles se sont trouvées montez ; dans lequel département la communauté de se trouve comprise pour la somme de

ART. Ier

Nous, intendant ordonnons qu'aussitôt la réception du présent mandement, vous serez tenus de vous assembler pour nommer ceux des collecteurs les plus hauts cotisés et les plus intelligents, qui, en qualité de commissaires, procéderont conjointement avec le syndic, au rôle de répartition de la susdite somme de ensemble des six deniers pour livre d'icelle, à eux attribués pour frais de recouvrement.

ART. II

Les gardes-étalons et les gardes-haras jouiront de l'exemption de contribution ; les premiers, dans la paroisse où ils tiennent leur étalon, et les seconds dans celle de leur domicile jusqu'à concurrence de 140 livres du principal de leur taille. Le syndic, les collecteurs des tailles, les commissaires à la corvée, les préposés au recouvrement des vingtièmes jouiront de la même exemption jusqu'à concurrence de 40 livres du principal de leur taille, en sorte qu'ils ne seront susceptibles de contribution que pour l'excédent seulement.

ART. III

Les commissaires procéderont au recouvrement en vertu dudit rôle, après qu'il aura été préalablement vérifié et rendu exécutoire par notre subdélégué à Châtillon, et qu'un double d'icelui aura été déposé en son secrétariat pour y avoir recours en cas de besoin.

ART. IV

Lesdits commissaires seront tenus de faire le recouvrement de ladite imposition dans le délai de six mois, et d'en verser le produit entre les

mains du sieur , à Châtillon, que nous avons nommé receveur pour la subdélégation de Châtillon et sur lequel seront expédiées nos ordonnances de payement au profit des entrepreneurs d'après les certificats que les ingénieurs des ponts et chaussées délivreront au fur et à mesure de l'avancement des ouvrages.

Fait en notre hôtel à Poitiers, le 10 novembre 1785.

Par Monseigneur.

*Imp. — Arch. de la Vienne, Série C, liasse 41.*

N° 34. — 1785. Montant et répartition par élections des impositions pour la corvée de 1785.

*Voir p. 140.*

*Mns. Archiv. de la Vienne, Série C, liasse 41.*

N° 35. — 17 septembre 1786. Arrêt du Conseil d'Etat du roi substituant provisoirement en Poitou l'adjudication à la corvée.

*Extrait des registres du Conseil d'Etat du Roi.*

Sur le compte rendu au Roi du mauvais état où la disette des fourrages avait réduit les bestiaux de la province du Poitou dans les premiers mois de 1785, Sa Majesté a daigné venir au secours des habitants de cette province en les dispensant des travaux relatifs aux nouvelles constructions des grandes routes et en bornant pour ladite année ce service aux seuls ouvrages nécessaires à l'entretien de celles qui étaient déjà faites, desquels ouvrages il a été passé des adjudications au rabais par le sieur Intendant et commissaire départi en ladite province ou par ses subdélégués ; et le montant d'icelles a été réparti sur toutes les paroisses sans exception, au marc la livre de leur taille ; et Sa Majesté ayant été informée que la disette des fourrages s'était fait sentir dans cette même province jusqu'à la fin du printemps de la présente année, époque à laquelle on s'occupe de l'exécution des ouvrages de la corvée et que d'ailleurs les habitants avaient beaucoup souffert de la rareté des grains ; Sa Majesté a jugé qu'il était de sa justice et de sa bonté de leur accorder en 1786 le même allègement relativement aux travaux des routes, que celui dont elle les avait fait jouir en 1785. A quoi voulant pourvoir : ouï le rapport du sieur de Calonne, conseiller ordinaire au Conseil roïal, contrôleur général des finances. Le Roi étant en son Conseil, a ordonné et ordonne que les communautés de la généralité de Poitiers seront encore dispensées pendant la présente année, par grâce et sans tirer à conséquence, des travaux relatifs aux constructions neuves sur les grandes routes de ladite généralité et qu'elles ne seront tenues que des ouvrages d'entretien sur celles actuellement construites, desquels ouvrages il a été ou sera passé des adjudications au rabais par le sieur Intendant et commissaire départi dans ladite généralité ou par ses subdélégués. Ordonne pareillement Sa Majesté, que le montant desdites adjudications sera réparti par ledit sieur Intendant et commissaire départi sur toutes les communautés sans exception au marc la livre de leur taille et qu'il sera procédé au recouvrement de leurs contributions respectives ainsi et de la même manière qu'en mil sept cent quatre-vingt-cinq pour être, les deniers prove-

nant dudit recouvrement emploiés au paiement des adjudications en vertu des ordonnances qui seront expédiées par ledit Intendant et commissaire départi d'après les certificats des ingénieurs des ponts et chaussées qui constateront la situation des ouvrages. Enjoint Sa Majesté audit sieur Intendant et commissaire départi de tenir la main à l'exécution du présent arrêt, lui attribuant à cet effet la connaissance en première instance de toutes les contestations qui pourraient survenir relativement audit arrêt, sauf l'appel au conseil, icelle interdisant à toutes ses cours et autres juges. Fait au conseil du roi Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le dix-septième de septembre mil sept cent quatre-vingt-six.

De Breteuil.

*Parchem. — Arch. de la Vienne, Série C, liasse 40.*

N° 36. — 17 septembre 1786. Autre arrêt du conseil d'Etat du roi qui ordonne que l'état général de répartition arrêté le 6 novembre 1785 par le sieur intendant et commissaire départi en la généralité de Poitiers, du montant des adjudications relatives à l'entretien des routes de ladite généralité pendant l'année 1785, sera exécuté selon sa forme et teneur.

*V. p. 140.*

*Imp. — Recueils poit. in-4°, tome XVII, n° 41.*

N° 37. — 1786. Etat général du produit et de l'emploi de l'imposition ordonnée dans la généralité de Poitiers pendant l'année 1786 pour tenir lieu de la prestation du travail de la corvée en nature. Paris, 1er septembre 1790.

*Analysé p. 144.*

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 41.*

N° 38. — 1786. Détail par subdélégations et paroisses de la généralité de Poitiers, des impositions à répartir entre les dites paroisses pour les travaux d'entretien des routes de la généralité pendant l'année 1786.

*Analysé p. 143 et sq.*

*Mns. Arch. de la Vienne, Série C, liasse 41.*

# TABLE DES MATIÈRES

Pages.

Bibliographie. . . . . VII
Introduction. — Définition et origine de la corvée. . . . . 1

CHAPITRE Ier

LA CORVÉE DANS L'ANTIQUITÉ.

§ 1er. — *Organisation de la corvée dans l'antiquité romaine.*

La corvée, charge publique sous les rois de Rome. — Tentative sous la République de mettre à la charge du trésor les frais d'exécution des travaux publics. — Empire : adoption définitive du principe de l'adjudication aux frais de l'Etat des travaux des routes. — Les voies romaines. — Exception au principe dans les provinces. — Bas-Empire : retour au système des corvées. — Fonds spéciaux pour les travaux publics : péages, etc. . . . . 3

§ 2. — *La corvée sous les Mérovingiens et les Carolingiens.*

La « trinoda necessitas » du droit germanique. — Exécution des travaux publics par corvées sous la direction des gouverneurs de province. — Abandon des routes. — Réaction de la monarchie carolingienne contre l'indifférence des seigneurs. — Obligation pour tout propriétaire foncier de contribuer à l'entretien et à la réparation des routes et ponts. . . . . 10

CHAPITRE II

LA CORVÉE SEIGNEURIALE. — SON DERNIER ÉTAT EN POITOU AU XVIIIe SIÈCLE.

Transformation du droit de corvée au profit des seigneurs féodaux. — La corvée seigneuriale étudiée dans la coutume du Poitou. — La corvée, conséquence du contrat de bail à cens, institution de droit féodal. — Nature nouvelle de la corvée. — Travaux exécutés par corvée féodale. — Indifférence générale à l'égard des voies publiques. — Caractères essentiels de la corvée

Pages.

féodale appliquée à l'entretien des routes. — La corvée féodale due par la propriété foncière, convertissable en argent, limitée à 12 jours de travail. — Autres caractères de la corvée féodale. 15

## CHAPITRE III

LES VOIES DE COMMUNICATIONS AU MOYEN AGE. — MODES DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN.

L'attention se porte spécialement sur les ponts dont la construction devient œuvre pieuse. — Institution des péages. — Droit de passage sur les routes. — Régime de l'entretien des routes avant Henri IV. — Trésoriers de France. — Henri IV et les chemins publics. — Sully, grand voyer de France. — Point de corvées, point de travail imposé aux riverains. — Système de l'adjudication aux frais du trésor. — Suppression de la charge de grand voyer par Louis XIII. — Entretien des routes par les riverains. . . 26

## CHAPITRE IV

COLBERT ET LA CORVÉE.

Répression des abus commis sur les chemins publics. — Les riverains sont déchargés de l'entretien des routes. — Intendants et trésoriers de France. — Enquête de 1664. — Rétablissement officiel du principe de l'adjudication. — Résultat de l'enquête de 1664 en Poitou. — Premières manifestations de la *corvée royale* dans l'exécution des grands travaux publics. — Rôle des intendants en cette matière. — Travaux de fortifications et routes stratégiques dans les provinces frontières. — Voyages du roi et passages de troupes. — Régime et caractères de la corvée sous Colbert. — Son application à titre purement exceptionnel. — Préventions de Colbert contre la corvée : premiers abus. — Mesures de rigueur contre les abus de la corvée seigneuriale et les tentatives d'exemption de la corvée royale. — L'adjudication reste la règle sous le règne de Louis XIV. — Fonds destinés aux travaux publics : « Etat du roi », « Ordonnances particulières au trésor royal », « Fonds par impositions spéciales ». — Quelques applications du principe de l'adjudication en Poitou. . . . . 34

## CHAPITRE V

INSTITUTION DE LA CORVÉE ROYALE PAR ORRY.

### § 1. — *Régime de la corvée royale.*

Etat des chemins publics à la fin du règne de Louis XIV. — Les réparations deviennent insuffisantes. — Nécessité de créer de nouvelles routes. — Impossibilité pour l'Etat de prendre à sa

Pages.

charge exclusive les travaux des routes. — Généralisation du système de la corvée. — « Mémoire sur la conduite du travail par corvées ». — Instruction de 1738 et institution officielle et définitive de la corvée royale. . . . . 53

§ 2. — *Nature juridique de la corvée royale.*

Nouveaux caractères de la corvée. — La corvée royale, service personnel dû à l'Etat sous forme de taxe en nature additionnelle à la taille. — Conséquences de ce principe. — La corvée ne frappe ni les propriétaires fonciers, ni les habitants des villes. — La corvée ne peut être payée en argent. — Elle n'est pas un impôt véritable. — Limitation arbitraire de sa durée. — Application de l'instruction de 1738 par les intendants. — Motifs qui ont poussé Orry à préférer la corvée à un nouvel impôt. . . . . 59

CHAPITRE VI

LA CORVÉE ROYALE EN POITOU : M. DE BLOSSAC.

M. de Blossac, intendant de la généralité de Poitiers. — Ordonnance de 1751. — Description du fonctionnement de la corvée royale en Poitou. — Améliorations apportées dans ce service par l'ordonnance de 1758. — Situation des habitants des villes à l'égard des travaux de voirie : M. de Blossac les oblige à concourir aux travaux des routes. — Maintien des adjudications de travaux d'art. — Fonds destinés à ces travaux dans la généralité de Poitiers. — Participation des riverains à l'entretion des routes. — Contentieux. . . . . 67

CHAPITRE VII

FONTETTE ET TURGOT.

Premières atteintes à l'instruction de 1738. — Réformes de Fontette à Caen et de Turgot en Limousin. — Comparaison critique des deux systèmes. — Conséquences de ces réformes : attaques violentes contre les corvées. — Véritables causes de l'impopularité de la corvée royale . . . . . 86

CHAPITRE VIII

MINISTÈRE DE TURGOT.

Tentative de généralisation du système introduit en Limousin. — Enquête administrative et circulaire du 28 juillet 1775. — Réponse de l'intendant du Poitou. — Persistance de Turgot dans ses idées de réforme. — Lit de justice et enregistrement de l'édit du 12 mars 1776. — Chute de Turgot. . . . . 96

Pages.

## CHAPITRE IX

MINISTÈRE DE CLUGNY DE NUIS.

Réaction contre les idées de Turgot. — Enquête de 1776. — Projet de réponse en Poitou. — Déclaration du 11 août 1776. — Rétablissement de la corvée. . . . . 108

## CHAPITRE X

MINISTÈRE DE NECKER.

Hésitations de Necker relativement à la corvée. — Enquête de 1777.— Réponse de M. de Blossac.— Premier essai d'assemblées provinciales en Berry. . . . . 114

## CHAPITRE XI

MINISTÈRE DE JOLY DE FLEURY.

La question des corvées reste stationnaire. — Régime de la corvée royale en Poitou pendant les dernières années de l'intendance de M. de Blossac. — Enquête de 1781. — Abus d'autorité des commissaires de la corvée dans la généralité de Poitiers et réclamations des paroisses. — M. de Blossac quitte la généralité de Poitiers. . . . . 123

## CHAPITRE XII

MONSIEUR BOULA DE NANTEUIL.

M. de Nanteuil succède à M. de Blossac dans l'administration du Poitou. — Nouvelles améliorations du service de la corvée dans cette province. — Calonne. — Enquête de 1785. — Arrêt du 6 novembre 1786 qui ordonne la transformation, pour essai pendant trois ans, de la corvée en une imposition pécuniaire. — Edit du 27 juin 1787 et généralisation des Assemblées provinciales.— L'Assemblée provinciale du Poitou et les chemins publics. — Cahiers du Tiers Etat du Poitou aux Etats généraux de 1789.— Suppression définitive de la corvée. . . . . 135

## APPENDICE

LES PRESTATIONS.

Tentative infructueuse de retour à la corvée après la Révolution.— Les chemins vicinaux et la loi du 21 mai 1836.— Les prestations sont un dernier vestige de la corvée royale. . . . . 154

CONCLUSION. . . . . 165

Liste des principales pièces qui ont servi à la rédaction de ce travail. . . . . 167

Table des matières. . . . . 179

Poitiers. — Société Française d'Imprimerie et de Librairie.